

JOURNAL OF MACAU CIVIL AVIATION

# 澳門

民航學刊 2011 · 06  
第十三期





# 澳門民航學刊

Journal of Macau Civil Aviation

第十三期

2011.6

澳門民航學會



澳門民航學刊第十三期

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](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：ISSN1814 - 8662

版權所有 翻印必究



## 特稿 Commissioned Articles

內地通用航空蓬勃發展給澳門帶來緊迫感 The flourishing development of General Aviation in Mainland China brings pressure to Macau	高 航	1
逆境成長，順風飛揚 ——淺談澳門民航發展 Grows in adversity, forges ahead under a favorable direction — a brief discussion on Macau civil aviation	鄧 軍	10
全球化經濟與航空運輸業相互促進而發展 Global economy and aviation industry should complement one another in pursuit of common growth	劉蘇寧	21
《粵澳合作框架協議》促進泛珠三角機場合作 Guangdong-Macao Cooperation Framework Agreement promotes the cooperation among airports in the Pearl River Delta	趙 兵	26
「官資商辦」——澳門國際機場的出路 Funded by government, operated by private sector -- The prospect of Macau International Airport	伍楚嵐	32
「開放天空」問題再探 Further discussion about the issue "Open Sky"	林培漢	36
擴建機場 刻不容緩 Airport expansion needs to be enacted without delay	陸曉敏	40
民航立法須重質素 Civil aviation legislation should focus on quality	楊 雲	44
《粵澳合作框架協議》下的民航業 Implication to civil aviation under the "Guangdong-Macao Cooperation Framework Agreement"	閻 靖	48

## 論壇 Aviation Forum

澳門「旅遊休閒航線」的巨大商機 Macau "Tourism Leisure Routes" will bring enormous business opportunities		51
--	--	----





珠海機場「曲線國際化」之後 Zhuhai Airport moving towards internationalization in a curve direction	54
安全警示頻頻足以引起各方重視 Safety warning keeps happened and caused wide public concern	57
粵澳民航業分工合作互利共贏 Guangdong and Macau civil aviation should be in close cooperation to obtain win-win benefits	60
周邊地區機場紛紛擴建迎接新的發展 Neighboring airports aiming to achieve new development rush to carry out expansion programme	63
喜見內地首家廉航公司在澳門落地 It was delighted to see the first Mainland China low-cost carrier to launch service in Macau	66
珠三角五大機場優勢互補可爭共贏 On the basis of complementary advantages, the 5 airports in the Pearl River Delta can achieve win-win results	69
從春秋航空飛澳看廉航的經營 A review of the perspective on the operation of low-cost carrier quoted the example of Spring Airlines flying to Macau	72
澳門國際機場財務重整有利未來發展 Debt restructuring of Macau International Airport will benefit its future development	75
高鐵可推動機場「海陸空聯運」模式 The operation of the high speed railway will propel the development of multi-mode transport service of airport	78
圍繞機場建設澳門城市交通樞紐 Construction of urban transportation hub with Macau Airport as the focal point	80
鄰近機場紛紛擴充打造國際航空樞紐 Nearby airports carry out expansion program with the aim of being an international aviation hub	83
航空貨運業如何克服重重困難 How does air cargo industry overcome difficulties?	86

# CONTENTS目錄

澳門民航學刊

第十三期

廉航飛內地影響深遠	89
Low-cost carriers flying to Mainland China has a profound effect	

解決對外交通開拓客源一步	91
Solving the traffic problem means a step forward to exploit the tourism market	

## 航空動態 Aviation News

去年澳機場飛機升降減 7%	93
Macau International Airport aircraft movement dropped 7% in last year	

澳航翼漏油滯京五小時	94
Air Macau wing oil leakage stranded at Beijing airport	

廉航春秋四月降落澳門	96
Low-cost carrier Spring Airlines launches Shanghai – Macau service in April	

民航學會：珠三角宜聯手拓空域	97
Institute of Macau Civil Aviation: The Pearl River Delta should work together to develop airspace	

中轉淡化 台客重質不重量	99
Volume of transfer passengers is softening, quality of Taiwan passengers is more important than quantity	

克拉克澳門首航推雙邊旅遊	101
Inaugural Flight between Macau and Clark helps to promote bilateral tourism	

機場年內或增印度航線	102
Macau International Airport perhaps to add India route within the year	

吉祥航空月底飛滬澳	103
Juneyao Airlines announced its operation of the route of Macao and Shanghai in June	

## 徵稿啟事 Manuscript Invitation





## 內地通用航空蓬勃發展給澳門帶來緊迫感

■ ■ 高 航

不久前，中國航空技術國際控股有限公司宣佈成功收購美國大陸航空活塞發動機公司。公司負責人表示，在中國低空領域不斷開放的政策下，這次收購能為中國通用航空市場的全面發展做好準備。中國民用航空局局長李家祥也透露，今年三千米以下低空空域開放試點將擴大，爭取二零一五年實現全面開放；在全面開放之前，會對低空領域的通用航空器飛行制定嚴格完備的標準。澳門民航業人士認為，這個消息意味著內地公務機市場將迎來新一波的發展；重視公務機業務而且有雄厚發展潛力的澳門國際機場，如果得到政策和各方面的支持配合，在這方面有一定的提前量，及時擴充停機坪和機庫，相信可在通用航空未來的發展大潮中分一杯羹。

通用航空，是指除軍事、警務、海關緝私飛行和公共航空運輸飛行以外的航空活動。通用航空飛行器大多數情況都在低空空域飛行，低空空域開放對於通用航空產業發展至關重要，通用航空有望成為我國經濟結構調整中的「新興增長點」。隨著政府開放低空空域、簡化審批流程，內地的私人和公務飛行需求將爆發，加上工業航空、公益航空等需求的自然增長，我國通用航空業在未來十年將迎來爆發式增長。有學者指出，通用航空也稱臨空經濟，它是區域經濟發展的重大機會。如果說幹線航空、大飛機發展是中央政府行為的話，通用航空發展則應該是地方政府主導市場行為。地方政府可以有所作為，而且地方政府是通用航空發展的最大受益者。<sup>1</sup>

### 一、商務和低成本航空彌補傳統航空的不足

澳門特區政府統計暨普查局資料顯示，二零一零年全年經澳門國際機場抵達及離境的商業航機共三萬四千六百五十四班，按年減少7%，航班主要往來台灣、內地、泰國及馬



來西亞，分別佔總數 38%、28%、9% 及 8%。往來港澳的直升機有一萬五千三百零二班，按年減 4%；往來內地的有三千四百五十二班，按年增 2%。全年航空出口貨物共三萬二千三百六十一噸，按年升 13%，目的地主要為台灣，佔總數 72%。航空進口貨物增 3% 至一萬三千五百九十七噸，來自台灣的貨物佔 80%；轉口貨物則下跌 41% 至六千二百零八噸。

澳門國際機場專營公司消息顯示，二零一零年澳門國際機場進出乘客人數四百零七萬八千人次，貨物運輸總量五萬二千噸，航班起飛量三萬七千架次。目前，澳門國際機場的點對點旅客佔機場總旅客量的 93%。其中，內地市場客量勁升 12.9%。同時，二零一零年機場新引進了四家新航空公司飛澳，新增武漢、晉江、寧波、合肥、土格加老和老撾等六個航點，基本實現由中轉機場到目的地機場的戰略轉型。同年，澳門國際機場再次被國際行業組織授予「亞洲最具潛質貨運機場榮譽獎和全球航空貨運卓越獎」。

然而，隨亞洲經濟尤其是中國內地經濟的發展，澳門旅遊市場不斷擴大，航線網絡需求亦逐步增加。在目前的航線專營體制下，單靠基地航空公司是難以滿足的。雖然去年澳門國際機場機新增了六條航線，但民航業人士認為，香港航空市場始終較澳門有優勢。澳門民航業傳統航空市場困難大，故要錯位發展，如走低成本航空及公務機兩極路線。至於傳統航空市場，可完善海陸接駁，利用香港機場優勢，為澳門拓展國際遊客及會展客源。

自從兩岸關係改善而至實現直航，來往澳門與台灣的航班減少，本澳民航業者的經營日漸困難。另一方面，近年澳門經濟的發展急速，旅遊博彩業日益蓬勃，對外交通卻未能跟上形勢。民航學者指出，擺在第三屆特區政府和民航業界面前的課題之一，就是航空業將如何扮演地區發展必不可少的積極角色？關鍵恐怕離不開航線專營權的處理。為什麼是航線而不是機場專營權呢？因為機場專營權一直在特區政府手裏，而擁有航線專營權的基地航空公司（澳航），控股權卻不在澳門。澳門航空是中國國際航空公司（國航）旗下的一家分支企業，國航財雄勢大，國內外航線密佈，澳航虧損對其沒有什麼影響。可是，國航屬下的澳航卻支配著整個澳門特區的對外航線，而這是澳門民航業最重要的命脈。<sup>2</sup>

澳門國際機場在一九九五年正式投入營運時，只有十二家航空公司連接十七個目的地城市，全年客流量約一百三十萬。到了今天，發展到有十五家航空公司，連接二十八個目的地城市，在二零零七年高峰期，客運量達到五百五十萬。國際金融海嘯、兩岸直航、燃油漲價以及各種成本上升，令澳航幾遇滅頂之災。今年初，中央政府明確澳門特區作為世界旅遊休閒中心的定位，澳門特區政府也積極推行經濟適度多元化政策，為澳門民航業的發展創造了前所未有的機遇。接下來的問題是，澳門特區政府如何重新調整本地民航政策，使機場帶來多元化的客源，以配合特區政府適度多元化的經濟政策？

雖然澳航的問題未能最終獲得解決，但近年來經過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，正吸引低成本航空公司開通更多飛澳門的航線。目前，澳門國際機場共有五家低成本航空公司在營運，佔機場離境和入境總旅客的30%。民航界人士認為，澳門國際機場不能老是依靠低成本航空來維持，因此，開拓商務航空業務成為澳門國際機場發展的另一個重要範疇。澳門大型企業高層人員、高消費旅客和世界名人到訪澳門人數上升，私人飛機進出澳門機場班次增加；加上澳門商用航空中心為客戶提供優質的服務，商務航空的出入境航班升降日益頻密，該業務有望繼續上升，在一定程度上彌補了其他定期航班的不足。

本地民航業人士表示，全球民航業已走出低谷，澳門民航業順應時勢發展，其餘海陸交通也要做好配套工作。儘管澳門國際機場不斷新增航線，豐富航線網絡，但鄰近澳門的香港，不但民航業發展較澳門早，而且已有完善的航線網絡，條件更好。澳門民航業在傳統航線發展始終受局限，未來可能主攻二線具潛力的航線。不過，澳門反可利用香港優勢條件，吸引客源經港來澳旅遊。如港珠澳大橋建成後，澳門要研究如何透過陸路接駁交通，把遊客轉移到澳門旅遊；同時要完善海路航運，增加航運班次。長遠來說，澳門要研究發展綜合交通運輸網絡，才能在區域合作，分流客源來澳。

本地民航業人士指出，自兩岸關係和緩以來，澳門在海峽兩岸中轉站的角色不斷淡化，中轉服務對象可隨之改變，由海峽兩岸中轉站轉變成內地與東南亞的中轉站。因內地出境遊市場





龐大，澳門應把握內地居民出境遊增長的趨勢，把客源引入澳門轉飛東南亞，亦為內地帶來東南亞客源。關鍵在於如何掃除澳門的口岸瓶頸。澳門面對周邊機場競爭，有必要錯位發展，其中低成本航線及商務航班等，是目前的突破口。因澳門經濟以博彩業為主，當中的豪客尤其注重私密空間，走高端路線的商務機市場潛力不容小覷。另外，會展業中亦有高端商務客，亦是商務航班的潛在客源。低成本航空方面，則可成為中轉航班的提供者，待中轉客源穩定後，日後可研究直航的可能性。

如今，隨著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土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。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，與日益蓬勃的商務機業務一起，伴隨澳門作為世界旅遊休閒中心的定位共同成長。

## 二、亞洲商務航空會議在澳門舉行帶出的訊息

二零一零年夏季，首次在澳門舉行的「亞洲商務航空會議暨展覽 2010」，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，成為國際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。因為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。至去年為止，內地民營機場數量超過一百六十個，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，影響公務機升降範圍。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階段。

首次在澳門舉辦的「亞洲商務航空會議暨展覽 2010」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公務機需求約一萬架，總價值約一千九百億美元。據了解，是次在澳門展出的公務客機包括：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，全球對噴射式公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”，對公務機需求更大。

本地民航業界指出，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，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，公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 2010」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公務機營運基礎設施，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，澳門現有的公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。

### 三、澳門發展商務航空的近況與前瞻

自一九九五年正式營運以來，澳門國際機場就開始發展公務機（即商務機）業務。目前，從澳門可以飛往內地五十七個航點。根據中央政府的授權，澳門特別行政區與四十六個國家簽訂雙邊航空協定。民航界人士指出，由於擁有航線專營權的澳門航空未能充分利用中央政府和特區政府努力爭取回來的民航協定，澳門民航業的發展受到制約，公務機就成為澳門國際機場十分重要的補充業務。特區政府積極推廣的旅遊、博彩和會展業，已形成公務機持續發展的重要基礎。近幾年來，澳門旅遊業的蓬勃發展，吸引了世界各地的公務機業者，不少人看好澳門公務機業務發展的潛力。二零零七年成立了澳門首家公務機公司 MacauJet 後，迄今，以澳門為基地的公務機公司已有兩家（另一家是 Jet Asia）。在二零零八年六月，MacauJet 引進了新型公務機「獵鷹二零零零」。該機型最大起飛重量十六點六噸、有效航程五千四百多公里、有數十個座位，除適合澳門機場使用外，還適合在內地及周邊國家和地區機場運行。稍後引進豪華公務機還包括較大型的獵鷹 900EX 型豪華公務機，航程可由澳門直飛俄羅斯的莫斯科和澳洲悉尼等中遠程城市。



幾年前，澳門博彩業已超越美國拉斯維加斯，成為全球第一。而公務機業務又是博彩業重要的輔助交通設備，可以在傳統航空未能飛達的航點城市，把高端消費客人（賭場大豪客）接到澳門，讓他們享受豪華服務之餘，在澳門一擲千金。不要以為公務機都是小型飛機，其實也有可以降落在澳門國際機場的波音七四七大型客機。一家公務機公司的負責人曾表示，將會引進更大型的公務機服務區內的市場，最終發展成為一支擁有二十架公務機機隊，從而建立以澳門國際機場為基地的亞洲航空中心。

由於乘坐公務機（商務機）的人相對不多，相信很多澳門居民都不清楚通用航空的巨大影響力。其實，內地航空企業已紛紛開闢通用航空領域的新戰場，我們看看珠海就明白了一一中航工業集團旗下的中航通用飛機公司去年五月在珠海完成註冊開始運營；七月，美國西銳公司的通用飛機運營與服務基地在珠海航空產業園動工興建，成為內地第一個為小型私人飛機服務的通用航空服務站。該基地將面向全國為客戶提供航行和氣象信息、加油、檢修等服務，以港澳及珠三角等地的私人飛機擁有者及愛好者為主要客戶。

澳門在這方面並不落後，但面對鄰近地區的競爭，緊迫感很強。澳門國際機場已建立了公務機維修和保障的基地，另有多家世界知名的企業和公務機公司正積極與澳門國際機場商洽合作。如果進展順利，使用澳門國際機場起降的公務機比例將快速增長，對澳門各行各業都會帶來正面的影響，也是構建澳門成為世界旅遊休閒中心不可或缺的「組件」。因此，加快建設澳門公務機基地的發展刻不容緩。未來的民航領域規劃中，應優先發展公務機業務；從民航發展政策到城市規劃、交通配套、機場用地、財務安排、海關、衛生檢疫等方面，都要加強合作，做好配套服務，民航業需與本地旅遊、會展和博彩業等行業合作，抓住有利時機推動澳門公務機業務的發展。

回歸以來，澳門特區政府對各項大型建設進行合理規劃。目前，澳門已發展成為世界級旅遊娛樂都市，去年訪澳旅客逾二千五百萬人次，人均 GDP 名列亞洲前茅，現時正逐步邁向世界旅遊休閒中心。在二零一一年初，行政長官崔世安批示許可曾參與亞洲多個大型機場規劃的 ADPIngenierie 公司訂立提供「制訂澳門國際機場整體發展規劃」的服務合同。該報告以二零三



零年為目標年，將制訂五年、十年及二十年的機場發展規劃及時間表，並計劃按發展需要增加停機坪面積、擴大航站大樓面積、優化跑道以符合國際民航組織的標準。按照價格、競投人對珠三角地區民航業發展的熟悉程度、競投人參與制訂機場整體發展規劃的經驗、人員參與制訂機場整體發展規劃的經驗、所提交的工作計劃等五項標準，ADPIngenieirie 獲得了《澳門國際機場整體發展規劃》的判給服務。該公司曾參與過機場大型規劃項目包括北京首都國際機場、重慶江北國際機場、烏魯木齊地窩堡國際機場、仁川國際機場等。有關的研究預計於二月展開，將於第二季完成。該報告計劃按發展需要增加停機坪面積、擴大航站大樓面積、優化跑道以符合國際民航組織的標準。政府部門將按該報告的建議，對機場發展作出整體規劃。

澳門國際機場近年來不斷採取措施，力求融入區域發展大格局中。去年，包括澳門機場在內的珠三角地區五個機場聯合簽署了《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》，將珠三角機場的合作範圍從五大機場擴展到十幾家，範圍涉及內地九省市和港澳兩個國家級的特別行政區，澳門國際機場與周邊機場的合作範圍擴大。

與此同時，珠三角五大機場會議又明確澳門國際機場定位為多功能中小型國際機場。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，以及旅客來澳使用澳門機場的渠道，以協助航空業和海運業制訂可持續發展的策略，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，制訂澳門民航業在配合《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，為澳門民航業在珠三角的持續發展指明方向，做到優勢互補。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。要達到這個目標，國際機場應該成為澳門這個世界旅遊休閒中心不可或缺的基建設施之一。在這個重要的發展階段，作為彌補傳統航空不足的澳門商務航空，如果要趕上通用航空發展大潮，機場就需要在軟件和硬件方面都同時進行必要的升級。

### 註釋

1. 高遠洋，（北京航空航太大學經濟管理學院通用航空產業與政策研究中心主任），“地方政府可從三方面發展通用航空”，2010年9月6日《中華工商時報》。
2. 鍾山，“民航業發展配合世界旅遊休閒中心政策”，2011年2月21日澳門《濠江日報》。





## 逆境成長，順風飛揚 ——淺談澳門民航發展

鄧軍博士於 2011 年 1 月在澳門科技大學「澳門社會」系列演講的摘要

蘇格拉底說過：“逆境是磨練人的最高學府”；中國也有句古話，“艱難困苦，玉汝成”；溫家寶總理說過：“各種坎坷和災難沒有能夠阻止我們前進的步伐，而是鑄就了兩個民族百折不撓的堅定信念和品格。”這些話，恰恰也是澳門國際機場和澳門民航業的寫照。

### 第一部分 澳門民航的近代發展史——充滿挫折的起步

澳門民航的歷史可以追溯到一個世紀前。

1891 年杜馬斯·巴榮和他弟弟的氣球飛行表演，當時，巴榮乘坐熱氣球升空，之後從空中跳下，當人們為其安全擔心的時候，他使用自製的降落傘安全著陸了，但是卻戲劇化地降落在一個空置的墓穴裏。

1915 年，旅美華人譚根駕駛水上飛機從黑沙灣水面起飛，驚動了濠江。

1922 年，香港出生的法國人查理·列高致信給當時的澳督，設立了澳門第一家航空公司——澳門空運公司。遺憾的是，這家擁有“仙子”型水上飛機的航空公司，得不到香港和中國內地有關方面的批准，沒有做過任何的商業運輸飛行。

1924 年，葡萄牙人沙文道等 3 人，駕駛著夜航轟炸機“祖國號”飛行了 116 個小時，跨越了 16,380 公里，來到澳門上空。很可惜，因為風雨交加，無法降落在望廈區的跑道上，結果不幸墜落在深圳的村莊裏。

1927年出於地區防護的考慮，葡萄牙政府決定要在澳門建立一個海上飛行中心，派了3架“飛利牌”水上飛機，並組成了一支飛行隊，由賈伯樂中尉率領，由里斯本來澳門。1928年，澳門海軍航空中心成立。

1936年，泛美航空公司的董事長駕駛“菲律賓飛剪”號，在澳門建立的一條跑道上降落。隨後的1938年，泛美航空公司正式開闢了港澳航線，將其經營的航線三藩市—馬尼拉—香港的航線延伸到澳門。此航線全程10,300公里，以當時水上飛機的飛行速度，需要一周的空中飛行。可惜的是，因為太平洋戰爭爆發，該航線於1941年停辦。

1942年，為了重振澳門經濟，澳門航空運輸公司宣告成立，港澳間恢復了水上飛機航線，由“澳門小姐”號每日定時航行。但不幸的是，在1948年7月，發生了一次劫機事件，機長被殺，飛機失控墜入海中，造成了重大的人員傷亡，至此之後，水上飛機班次逐漸減少，港澳航線中斷，澳門剛剛萌芽的航空業再次走入低潮。

到了二十世紀九十年代，澳門旅遊娛樂公司在港澳間開闢了直升機航線，該服務一直延續到現在。

以上種種，在澳門人看來，都不能算是真正的飛出去……

## 第二部分 澳門民航的現代發展史——奇跡就是這樣產生的

### 奇跡一：澳門國際機場的建設

要在澳門興建一個機場是澳門居民和政府長期以來的期盼和心願，近數十年來，不斷有興建澳門機場的設想被提出和討論，但是真正擺到議程上，是在八十年代的最後三年。當時，從政治方面，中葡簽署的聯合聲明確定了澳門的回歸日期，該項簽署對澳門前途有決定性的作用，從而開展了一系列大型的基建工程，當中包括了澳門國際機場的興建。

在中葡雙方共同協商和合作下，澳門的民航事業開始見到了曙光。



1987 年，澳門國際機場辦公室成立，這是澳門民航局的前身。當時首任的辦公室主任甘智才先生，後來也成為了第一任的澳門民航局局長。

1989 年，澳門國際機場專營股份有限公司 (CAM) 成立，並在同年與澳門政府簽署了機場興建及經營批給專營合約。

回溯澳門國際機場的歷史，不得不提到 1989 年 12 月 8 日，當時的澳督文禮治按動電鈕，引爆雞頸山頭，隨著澳門仔島一聲爆破巨響，澳門國際機場的建設工程正式拉開帷幕。這是一個巨大而複雜的工程，整個機場區域有 95% 是填海獲得的土地。全世界縱然有千千萬萬個機場，然而除了日本的關東機場跑道之外，澳門國際機場跑道是世界上第二條建在海上的跑道。嚴格來說，關東機場的跑道尚且是從陸地延伸到海裏，而澳門國際機場的跑道則完完全全的建在海上。正因為這一條“離岸式”跑道，使澳門國際機場無論是從陸地還是從天空上俯瞰，都是公認的亞洲最美觀、最特別、最具魅力的機場之一。

機場的施工建設歷時 6 年，是澳門有史以來規模最大，難度最高的公共工程之一，總共投資額達 81 億元澳門幣。

以下讓我們來看一下在機場建設中一些有關的施工數據：

挖去海泥	二千四百萬立方米
填海用沙	三千四百萬立方米
填海岩石	三百萬立方米
鋼筋混凝土	五十萬立方米
坡道硬路面（混凝土）	三十二萬立方米
樁柱（連接橋地基）	二千八百二十八條
地基鞏固（垂直下水管道）	八百萬立方米

有一種說法，在當時，供給澳門用作填海的海沙價格昂貴，一噸海沙相當於國際市場一噸

大米的價格；一噸砂石相當於國際市場銅的價格。當然，這些說法現在僅供參考。但是可想而知，在建設中所遇的林林總總的困難實在多不可數。需要說明的是，儘管工程艱巨、費用龐大，但是，澳門國際機場的投資明顯少於日本關西和韓國同類型離岸機場的建設費用。

在 1995 年 12 月 8 日澳門國際機場舉行了啟用大典。在當時土地只有 22 平方公里（在 1912 年還只是 12.6 平方公里，機場的填海工程增加了土地面積）、人口 41 萬、沒有自屬領空的澳門，從此擁有了自己的國際機場，打開了通向世界的大門。

#### 奇跡二：澳門民航業的開拓者——澳門空運服務公司（MASC）

說到澳門民航業，不得不提到澳門空運服務公司。早在澳門國際機場建設的計劃籌備階段，作為修建機場方案的支持者、參與者，中國民航（CAAC）派出專案小組到澳門參與澳門民航的籌建和發展，而我是其中一員。在 1993 年間，我們在澳門成立澳門空運服務公司，全力參與澳門民航企業的發展。在手中僅有 2,620 萬美元的情況下，通過融資和貸款的方式，運用民航專業技能和戰略管理手段，成功組建了航空公司、機場管理公司和機場服務公司，並與國際地勤公司合作，取得了澳門國際機場旅客服務、地面服務、飛機維修和航空貨運站的分專營權，並延伸發展了貨運公司、飛機改裝及維修公司、旅行社和廣告製作公司。可以說，澳門民航業和配套產業的成型與發展，與 MASC 密不可分。一個以 2,620 萬美元起家的公司，僅用數年的時間發展到擁有 10 個子公司的控股集團，資產總額達到 23 億澳門元。澳門空運服務公司的發展和壯大，是當時中國民航在境外最為成功的案例之一。

#### 奇跡三：澳門民航——中國民航改革創新的試驗田

澳門民航的發展充滿了改革和創新。正如前文所提到的，澳門並不擁有自己的空域，她的民航事業的發展有賴有中國民航的支持和合作。在如此受限的情況下，澳門民航事業在機場建成後就進入了蓬勃發展期，創造了許多的第一和創新模式，例如：

1、澳門擁有了第一家現代的航空運輸企業——澳門航空公司。在當時，這也是中國民航在境外的第一家控股 51% 的航空公司。



2、澳門擁有了第一家的機場管理公司，在當時實現了機場所有權和管理權的分離，使得機場的管理更具專業性，從而成為機場專業管理團隊和企業經營的榜樣。

3、創造了促進兩岸合作發展的澳門模式：澳門國際機場的落成與啟用，使澳台航線的開闢成為了現實，具有“一國兩制”示範性的澳門，發揮對台灣的平台作用。澳門航空和澳門國際機場合作，運用“一機到底，改換班號”的方式實現了海峽兩岸間接直航，這條空中橋樑的建立，為澳台以至兩岸關係營造了良好氣氛，推動了兩岸三地的政治、經貿、文化、旅遊等交流活動。“一機到底”，不僅成為航空業的術語，甚至延伸成為一個響亮的用語——“澳門模式”，這個模式連接起兩岸三地的同胞兄弟，為海峽兩岸的直接三通創立先機，奠定良好的合作基礎。

4、澳門國際機場是東亞地區、大中華地區首家引進低成本航空公司的國際機場，正是這一有遠見的戰略，大大緩解了兩岸三通後對澳門國際機場的衝擊。

5、澳門國際機場是中小型國際機場成功經營的範例。在中國內地大多數中小機場尚處於虧損階段的時候，澳門國際機場專營股份有限公司已經連續十年實現了經營性盈利，並呈穩步增長趨勢。

6、人口規模和旅客運輸比例相差大的典型機場。在 2007 年，澳門國際機場迎來了旅客運送高峰，年旅客量約 550 萬人次，而澳門的人口數量僅為 53.8 萬，這種超過 10 倍巨大的旅客運量比例就是在國際上也是罕見的。

7、引進全貨機理念，成功建立機場物流。早在 2003 年，澳門國際機場就推行了全貨機的策略，極大地推動了航空貨運的發展。機場的貨運設計是年處理貨運 16.5 萬噸，但在 2004-2006 年，連續三年突破 22 萬噸，令業界為之譁然，並多次獲得“亞洲最具潛質貨運機場”和“全球航空貨運卓越獎”等國際獎項。因為該理念的成功運作，使得眾多航空公司和機場紛紛引用，



推動了中國內地航空貨運的快速發展。中國物流協會會長在 2006 年兩岸四地研討會上提出，內地的物流企業要學習香港的港口物流；澳門的機場物流；台灣的中小企業物流。

### 第三部分 澳門國際機場——令澳門為之自豪的門

作為澳門民航的重要和主要組成部分，我想詳細介紹一下澳門國際機場。

#### 1、機場業權人及承建商——澳門國際機場專營股份有限公司 (CAM)

成立於 1989 年 1 月 18 日，主要負責澳門機場興建、營運、財務安排、市場拓展及宣傳推廣。

2、股份介紹——澳門特區政府佔 55.24%，澳門娛樂有限公司佔 33.03%，其他股東佔 11.73%。

#### 3、澳門國際機場的平台角色

對台平台：一機到底，澳門模式

對葡平台：中國與葡語國家橋樑。

舉辦了三屆中國與葡語國際機場會議，並以此平台為中國內地和澳門民航培育了 406 位空管技術和管理人員。

#### 東亞機場聯盟 (EAAA) 平台

包括有：香港國際機場、北京首都機場集團公司、廣東省機場管理公司、上海機場（集團）有限公司、日本中部國際機場股份有限公司、日本機場候機樓股份有限公司、成田國際機場、仁川國際機場及韓國機場公司、澳門國際機場。

#### 中小型姊妹機場平台

包括有：內蒙古自治區民航機場集團有限責任公司、德國法蘭克福哈恩 (Haan) 機場公司、



韓國仁川國際機場公司、ANA 葡萄牙機場集團、寧波櫟社國際機場公司、西安咸陽國際機場公司、無錫機場有限責任公司、加拿大的溫尼伯機場公司、海南美蘭國際機場股份有限公司、澳洲黃金海岸機場公司、英國范堡羅機場公司、湖南機場股份有限公司、雲南昆明巫家壩國際機場公司。

“9+2” 與 A5：

“泛珠三角” 包括珠江流域地域相鄰、經貿關係密切的福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州和廣東 9 省區，以及香港、澳門 2 個特別行政區，簡稱“9 + 2”。“泛珠三角” 面積 200.6 萬平方公里，戶籍總人口 45698 萬，GDP 總值 52605.7 億元（6356 億美元）。其中，9 省區面積佔全國的 20.9%，人口佔全國的 34.8%，GDP 總值佔全國的 33.3%。

珠三角五大機場聯盟，五大機場優勢互補，良性競爭，配合協助澳門融入了大珠三角洲整體的發展規劃

#### 4、立足澳門 面向世界

國際機場協會（ACI）認為，機場每增長百萬人次航空旅客吞吐量，可以帶動地方 GDP 增長 1.3 億美元，增加就業機會 2500 個。根據內地研究分析，國內機場每百萬航空旅客吞吐量，可以產生經濟效益綜合 18.1 億元，相關就業崗位 5300 個。姑且以國際機場協會的標準，以澳門國際機場 2010 年的旅客運輸量 407 萬人次（非最高年運輸量）來計算：澳門國際機場帶動地方 GDP 增 5.29 億美元，提供就業機會 21,571 個。

澳門國際機場的營運和發展，在國際與區域民航事務方面做出巨大貢獻，其突出表現得到了國際民航組織及國際民航權威機構的認可與贊許，獲得眾多國際獎項，包括亞太區最佳機場獎和機場卓越表現獎等等。

澳門國際機場的建成，令澳門奠定了自由港的地位，也令澳門實現了真正意義上的國際城市。澳門國際機場作為澳門的重要門戶，為澳門的招商引資、旅遊發展提供了連貫國際的渠道，

也是澳門作為世界旅遊休閒中心的必要條件之一。澳門國際機場作為澳門的“門”，是令澳門人為之自豪的“門”。

#### 第四部分 對澳門民航未來發展的構想

一、澳門民航的發展要堅持“一國兩制”的原則，對外積極合作，擴大發展空間；對內要融入中國民航發展潮流。

中國民航自改革開放以來，續快速健康發展，規模、質量和效益都躍上一個新台階。在 2009 年，中國民航有效扭轉了生產效益一度滑坡的態勢，全行業全年累計實現營業收入 2,971 億元，利潤總額 122 億元，比 2008 年減虧增盈 382 億元，在全球民航取得了增長最快、效益最好的優異成績。在 2010 年，中國民航總收入近 300 億，北京首都機場旅客運輸達到 7000 萬人次，居世界第二位。在國際航空協會（IATA）的統計，國航是全球第一大資產的航空公司。

民航業發展角度來看，中國是發展中的大國，疆域遼闊，人口眾多，經濟規模大，正處在工業化、信息化、城鎮化、市場化、國際化深入發展的階段，發展民航的市場潛力十分巨大。

對於目前擁有 13 億人口的中國，澳門民航業應該清晰認識和關注到這個擁有巨大發展潛力的民航市場，配合其民航發展的戰略藍圖，受益於其強勁的發展勢頭，大力開發中國內地市場、拓展中國內地航線，實現客貨運的突破。以旅遊為例，中國目前是全球第四大入境旅遊接待國，亞洲最大的出境旅遊客源國，形成了全球最大的旅遊市場。據世界旅遊組織預測，到 2015 年，中國將成為全球第一大入境旅遊接待國、第四大出境旅遊客源國。這個旅遊發展的趨勢，為中國民航乃至澳門民航的發展提供了龐大的消費群體和廣闊的市場空間。

二、要配合特區政府“世界休閒旅遊中心”的定位。

在 2010 年 11 月的施政報告與立法會答問會上，行政長官崔世安先生指出，“世界旅遊休閒中心”是澳門未來的發展藍圖，特區政府將推動一系列工作，包括優化對外交通硬件，提升



軟件質素等等，將完善道路接駁、口岸管理、水陸交通及建新碼頭等，亦會重新規劃，研究加大投資澳門國際機場。可見在未來的一年裏，澳門國際機場的發展將會得到特區政府有力的支持。所以澳門國際機場將穩中求變，全局著眼，積極拓展航線，加大基建發展力度，穩步向前，適度發展，積極配合和充分滿足機場發展的前景規劃和澳門的“世界旅遊休閒中心”發展藍圖。

### 三、堅持“多元化”的方針。

積極引入人才，創造優良的營運環境，開放專營權，引入專業化的監管機制，促進航空市場的多元化發展。

人才多元化、航空公司多元化、服務多元化

2010 年，澳門航空市場份額比例：傳統航空公司佔 74%

低成本航空公司佔 26%

澳門國際機場配合“世界休閒旅遊中心”的定位

高端：積極發展高端公務機服務，未來開放公務機地勤服務。  
發展直升機航線。

中端：積極鼓勵基地航空公司和傳統航空公司鞏固現有市場，  
開發新航線，大力拓展中遠程航線。

低端：繼續適度引入低成本航空公司，發展多元服務，開拓  
更多航線。

四、政府要積極落實“開放天空”的政策推動澳門民航業的發展。

積極的民航政策和有效的監管制度，可以給航空公司和機場更多的發展空間和更健康的營運環境。

建議政府推行積極的扶持政策，協助航空運輸企業適度擴大規模，培育更多有理想的專業人士，有利於民航業的健康發展。

五、特色機場。

虛擬化機場：利用網絡和資訊的強大力量，突破澳門國際機場時間和空間上的限制，為旅客提供更為便捷貼心全面的服務。

文化機場：強調澳門文化的獨特性和大眾化，增加雅俗共賞的文化設施，提升機場特色和旅客感受。介紹東西融合的文化，使澳門國際機場可以令旅客對這一點有深刻的體會。

綠色機場：提倡環保是全球的趨勢，也是企業對社會的責任和承諾。澳門國際機場已經在大力推行綠色機場的概念，在基建工程和項目中提倡和鼓勵環保因素，積極採用節能裝置，並逐步加強對太陽能的應用和推廣。

創新是建設特色機場的核心要素，我們鼓勵員工積極發揮創意，推動澳門國際機場對文化、綠色和虛擬化機場的建設和發展。

## 第五部分 結束語

澳門民航的創立和發展，一路走來風起雲湧。經歷了諸多的坎坷和挑戰，包括 2001 年的“911”事件、2003 年非典疫症的全球性擴散、2008 年爆發的金融海嘯、油價起伏、甲型 H1N1 流感肆虐和海峽兩岸大三通等等的衝擊，有的航空企業在困難前受到了挫折，或是被困境擊倒，但是，總體而言，澳門的民航業還是呈上升的發展趨勢。





行政長官崔世安先生在去年底的施政報告中，對澳門航空業的發展做出了原則安排，提出要重新訂定一套長遠且符合實際的規劃，進一步完善其發展定位，為此，政府將研究切實可行的投資安排。澳門民航局已展開《澳門國際機場整體發展規劃》，以 2030 年為目標年，制訂 5 年、10 年及 20 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。這對澳門民航業而言，是巨大的發展動力和契機。東風即起，相信澳門民航業將趁勢而起，順風飛揚。這是我的期盼，也是所有澳門民航人的心願。

## 全球化經濟與航空運輸業相互促進而發展

■ ■ 劉蘇寧

美國著名未來學家阿爾溫·托夫勒先生在其著作《第三次浪潮》中，對 19 世紀初期由於工業革命爆發而掀起的“第二次浪潮”有過這樣一些描述：在各國政府“極力擴大自己的市場和政治權力時，都遇到外在的限制——語言、文化、社會、地理和戰略方面的限制。有效的交通運輸，生產力的技術水準，能源的供應，所有這些都限制著一個單一的政治結構能在多大地區進行有效的統治……，為了突破這些限制，傑出的領袖們利用了技術的發展，例如十九世紀‘生存空間’的爭奪——鐵路的修建。”在歐洲，自從“1825 年 9 月，英格蘭北部修一條連接斯托克頓（Stockton）到達令頓（Darlington）的鐵路……以後的三十多年中，鐵路工人到處在各地修鐵路。”美國也是一樣：“政府撥出大量土地，准予私營鐵路公司經營修建……。”

工業革命發展史讓人們明白了一個道理：不同經濟體的聯合將產生的更大範圍的商品、資本、原材料的流通，這會給人們帶來更多的財富；只有更高效率的交通才能將不同經濟體有效連結（排除政治因素考量），更高效率的交通運輸手段是連接不同經濟體的紐帶。19 世紀歐美工業國家興修鐵路，20 世紀至今全球航空運輸業方興未艾，用於人類通向其他星球的太空宇航科技最新進展近年也走入普通人的關注視線。人類總是在經濟發展的不同時空點，選擇建設和發展更高效率的交通運輸工具來突破“外在的限制”，達到他們的政治和經濟目的。

### 一、航空運輸業的發展加快了全球經濟一體化的進程

商品、資金、勞務人員及服務的自由流動既是實現全球經濟一體化的基本條件，也是最終目標。交通運輸是實現商品、生產要素及人員流動的基本條件，而目前最有效率的交通工具是航空運輸。洲際、區域及國內旅客、貨運航班不斷擴大的航線網路規模及運載能力越來越大的



民用航空運輸機的出現，為人群及商品的快速流動提供了越發便利的條件。國家與國家之間、不同經濟體之間的空間距離縮短了，世界變得越來越小，人們可以搭乘飛機去那些自己想去的、地方經商、旅遊、探親、訪友。與不同文化背景、地理位置遙遠的外國人往來交流已是一件輕鬆平常的事情。

但 40 年前，在航空運輸業尚不發達，航線網路尤其是洲際航線網絡稀疏，主要靠陸路和海陸運輸的年月裏，不同國度經濟體之間的距離遙遠，人流物流的轉移時間漫長，在交通運輸環境相對落後的情況下，實現全球化經濟好比天方夜譚。儘管如此，由於生產力的快速發展及規模經濟發展的需求，國家邊境連接，地理位置接近，交通運輸不受空間距離限制的小範圍國際經濟聯盟還是出現了：1957 年 3 月 25 日，法、意、德、荷、比、盧等 6 國外長在羅馬簽訂了建立歐洲經濟共同體與歐洲原子能共同體的兩個條約，即《羅馬條約》，於 1958 年 1 月 1 日生效。而她真正實現快速成長並具規模的階段是上個世紀 70 年代至 90 年代之間：歐洲經濟共同體吸納南（葡萄牙、西班牙）北（英國、丹麥、愛爾蘭、瑞典、芬蘭等），努力東擴（馬耳他、波蘭、匈牙利、捷克、斯洛伐克、羅馬尼亞、保加利亞等），至 2007 年 1 月 1 日，已成為擁有 27 個成員國人口超過 4.8 億的大型歐洲經濟一體化組織。

回過頭來，再看看這些年來全球航空業的發展足跡：1971 年全球旅客運輸人次僅為 4.11 億，貨運總運輸量 670 萬噸；經過 20 年的磨礪，1991 年全球旅客總運輸量已達到 11.13 億人次，比 20 年前的運量增加了 270%；貨運量也取得了較快增長：1991 年的全球貨運量為 1730 萬噸，比 1971 年增加了 258%<sup>1</sup>。1971 年至 1991 年的 20 年裏，全球航空運輸業（旅客、貨運）分別以平均每年 5% 的速度增長。而在此期間尤其是進入 80 年代，也正是歐洲經濟共同體吸納南北，迅速擴大聯盟成員及範圍並取得卓著成效之際；再看歐洲以外的區域進展：1989 年亞洲太平洋經濟合作組織（APEC）正式成立，並於 1991 年 11 月通過了《漢城宣言》；美國加拿大兩國由上個世紀 80 年代中開始起步商討自由貿易協定並於 1992 年 8 月 12 日正式簽訂《北美自由貿易協定》。

外交、文化、政治、經濟、國防安全等因素固然是實現經濟一體化首先要協商解決的問題，但我們不得不承認，航空運輸業的迅速崛起，使世界變得相對平坦，為全球經濟一體化的發展

增加了原動力，為整體進程帶來了效率，也為各國經濟體的國際化發展注入了活力。正如中國農民常說的一句話：“要想富，先修路”，民用航空運輸業正是一條連接不同文化不同地域，使世界經濟發展更平衡的空中之路。

進入 21 世紀的第 1 個 10 年，全球航空運輸業更以驚人的速度在發展。40 年前的航空運輸情況與現在相比較，已完全不可同日而語。根據國際機場協會（ACI）統計報告，2009 年，全球 171 個國家或地區的 1354 個機場的旅客運輸量達到 47.96 億人次，貨物運輸 7,981 萬公噸，7,410 萬起飛架次<sup>2</sup>，分別超過 1971 年全球客、貨運量的 11 倍及 12 倍。

全球航空運輸業的發展不僅加快了經濟一體化發展的步伐，也為自由貿易組織成員國按地域劃分的傳統做法帶來了不經意的改變：亞洲太平洋經濟合作組織中 21 個成員國除來自亞太地區的國家之外，還有來自美洲（美國、加拿大、智利、秘魯、墨西哥）及歐洲（俄羅斯）的國家；歐共體除擁有分佈廣泛的 27 個成員國，還與世界上大多數國家和地區建立了外交關係並締結了各種經貿合作協定。

航空運輸業這個遠程快速交通運輸平台與全球化經濟的同步發展為全球性經濟聯盟的持續成長創造了基本條件，航空運輸業在全球經濟一體化的進程中舉足輕重。

## 二、全球化經濟為全球航空業發展搭建了更廣闊的平台

著名新經濟學家唐·泰普斯科特（Don Tapscott）在他與安東尼·威廉姆斯（Anthony Williams）合著的《維基經濟學》一書中說：“在經濟的前沿，民族經濟正向無邊界世界融合……，新的全球化帶來了合作的變革，也帶來了企業整合創新和生產的方式，而後者也促進了新全球化的發展。在全球範圍保持競爭力意味著在國際範圍內維持企業的發展，利用更多的全球智力資源。全球聯盟、人力資本市場和對等生產社區將提供利用新市場、新思想和新技術的途徑。對人力資源和知識資產將需要進行跨文化、跨科學和跨組織邊界的管理。”在經濟一體化的旗幟下，隨著各國之間的貿易壁壘的逐漸消除，不同國度之間的人力和資本資源、生產資料及商品的流動性必然增加，它不僅為航空運輸業帶來了客貨流量的不斷增長，也由於新技術



新管理的流通，而產生了世界或區域範圍的產業結構調整，生產流程再造及專業化分工、異地生產、異地組裝、異地分銷，為航空產業帶來了巨大變化，同時為產業持續發展建造了全球經濟形態系統<sup>3</sup>。空中客車公司的發展就是一例。

空中客車公司（Airbus Company）是一間法英德合資合作的飛機製造公司。1967年7月法、英、德三國政府聯合發表聲明，“為了加強歐洲航空技術領域合作，從而刺激歐洲科技進步，他們將採取適當的方式共同發展、製造‘空中客車’飛機”<sup>4</sup>。之後不久，1969年5月，世界上第一架雙引擎寬體噴氣機 A300B 誕生了，並在當年的巴黎航空博覽會首次亮相。自 1970 年 9 月第一單與潛在客戶法國航空公司簽訂購買 6 架 A300B 意向書以來，40 年過去了，總部設在法國圖盧茲（Toulouse）的空中客車公司在全球已擁有來自超過 80 個國家或地區的 57000 員工。為了建立一個高效創新生產網路，向績效卓著的飛機生產線提供有力支援，公司將生產設施及人力資源分佈在全球範圍內的主要航空市場：除在歐洲設有 15 個工廠外，還在美國、中東、日本、印度、俄羅斯及中國設有全資或合資子公司，零備件中心、訓練中心或辦事機構等。截至 2010 年 8 月，該公司已接受全球訂貨 9731 架，共交貨 6296 架，其中在世界各地投入運營 5994 架。空中客車公司擁有遍佈全球 30 多個國家和地區的由 1500 多家公司組成的全球供應商網路，並與全球各大公司建立了行業協作和合作關係。她透過分佈在世界各地的生產線生產和組裝零部件甚至整架飛機。僅在中國，就已分別在成都、瀋陽、上海、西安、哈爾濱、北京、天津等工業城市建立了生產線或總裝線，中國的六家航空企業直接參與了為空中客車飛機生產零部件及飛機總裝的合作。<sup>5</sup>

2008 年，空中客車公司的營業額超過了 270 億歐元，牢固掌握全球約一半的民用飛機訂單<sup>6</sup>。如今‘空中客車’公司的管理文化已不再是法、英、德文化，需使用 20 種語言的世界各地員工隊伍使其文化成為全球文化。分佈在世界各地的飛機生產線正源源不斷地向世界航空運輸企業輸入他們的產品。

空中客車公司用了 40 年的時間將其生產、總裝線及銷售業務由歐洲發展至全球，這不能不算是一個奇跡，而這個奇跡的產生也不能不歸功於全球化經濟帶來的合作的變革。



### 三、結論

交通運輸業的發展總是站在每一次經濟發展大潮的前端。19 世紀近百年的鐵路熱潮、20 世紀的航空運輸業崛起都說明了這一點。20 世紀 70 年代至今的航空運輸統計告訴我們，全球航空運輸業發展史與全球化經濟的形成密切關聯，航空運輸業的快速發展起到了潤滑和加快經濟一體化進程的作用，在全球經濟大舞臺上扮演了不可或缺的角色。

全球或區域經濟一體化的逐步實現又為全球航空業發展提供了無遠弗屆的發展空間。擴大生產規模，調整產業結構，再造生產流程及精細專業化分工早已不再只是口號或願望。“空中客車”公司之所以長袖善舞，能夠在 40 年間打造出名副其實的全球經濟形態系統，發展成為世界上最大的由多國企業組成的飛機製造王國，那些有關歐洲國家首腦聯合的政治意願和決策起到了決定性作用，以此為基礎而逐步形成的區域或全球範圍的經濟聯盟更為其提供了適宜土壤和廣闊空間。

全球經濟一體化與全球航空運輸業的發展相輔相成，航空運輸業將在全球經濟一體化進程中獲得更充分地發展，同時也將繼續為全球化經濟作出特殊貢獻。

#### 註釋

1. 原始資料來源：(Annual Report, Official Magazine of International Civil Aviation, July 1992)。
2. 原始資料來源：國際機場協會《Airports report flat traffic growth in 2009》。
3. 唐·泰普斯科特 Don Tapscott《維基經濟學》2006。
4. [www.airbus.com](http://www.airbus.com)。
5. 原始資料、資料來源：[www.airbus.com](http://www.airbus.com)，互動百科 [www.hudong.com/wiki](http://www.hudong.com/wiki)，民航資料庫 <http://wiki.carnoc.com/wiki>。
6. 資料來源：Pierre Sparaco，孟軍《空中客車：一個真實的故事》簡介，2010 年 1 月。



## 《粵澳合作框架協議》促進泛珠三角機場合作

■ ■ 趙 兵

二零一一年三月，在國家領導人的見證下，澳門特區行政長官崔世安與廣東省長黃華華在北京簽署了《粵澳合作框架協議》。《框架協議》提出完善區域機場聯席會議機制，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，探討機場股權合作。目前珠三角五大機場的發展定位是：香港機場為國際航運中心，廣州白雲機場為同時發展國際和國內航運的複合型樞紐，深圳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。

當時有澳區全國人大代表表示，珠三角五個機場一直未能解決搶客、分工問題；《粵澳合作框架協議》提出股權合作，如能夠實現的話，就可以解決現時的許多根本性問題。例如，未來的澳珠機場可以同一機場體系中兩個航站的方式合作；澳門應適時檢討機場的發展及定位。若五個機場股東一致，必會用盡所有設施，發揮最大效益，現時面對的問題即可迎刃而解，為澳門創造更好機遇，有利打造珠三角成最具國際競爭力城市群。

### 一、粵港澳機場合作需深入研究

其實，珠三角機場股權合作問題早已展開討論。除了澳珠機場、港珠機場合作問題之外，香港「一國兩制研究中心」總裁張志剛等去年六月在《香港經濟日報》發表題目為《以澳門機場作香港第三跑道》的評論文章。去年九月初，香港《大公報》評論員文章再次提出「購買澳門機場」。港珠澳大橋預計在二零一五年完工，屆時由香港中環出發到澳門只需約四十分鐘，將大大促進兩地之間的人流。兩地可在航空、旅遊以至橫琴開發等方面作更深入的合作。由於

香港機場的跑道容量至二零二零年將到極限，急需興建第三條跑道，以滿足新增的業務。據估計，第三條跑道造價高達一千億港元，勢必成為反高鐵活動以後另一重大政治事件，還會引來環保團體的猛烈抨擊。他們建議香港特區政府租借或購入澳門機場（價錢低於一千億港元），作為香港第三條跑道。

香港的學者認為，港澳兩地合作關係遠多於競爭；兩地已大力推動「一程多站」旅遊和會展旅遊，現時，焦點應放在港珠澳大橋的相關安排上。首先，大橋的收費應以整體經濟效益而不是建橋成本作為收費的主要考慮。同時，港澳應與內地探討大橋實行「一地兩檢」的可能，盡量避免「三地三檢」，否則大大減低了港珠澳大橋的功效。

不久前澳門民航業人士建議，粵澳機場在股權合作方面，尤其是珠澳機場的合作需作深入研究。澳門機場應爭取政府支持，以機場為龍頭建設綜合交通設施，使機場未來成為立體、多功能的中轉運輸中心，依據「城市中的機場」特點，發展上下游經濟，帶動澳門及周邊地區產業鏈企業發展，走可持續發展的綠色之路。業界建議珠三角機場聯手向國家爭取拓展珠三角空域，使大珠三角地區成為國家低空開放試驗區。現時珠三角區內有香港、珠海和廣州三個航空管制中心，互不統屬，航機往往要繞道或只限於某個高度層，導致航程延長、航班延誤。增闢航道，對本地區航空業發展至關重要。

澳門民航界人士指出，自從泛珠三角區域機場（集團）首腦在廣州簽署了《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》之後，將在形成地區機場合理佈局、爭取政府支持機場建設、改善機場基礎設施、共同爭取國家拓展泛珠三角空域，以及推動空港產業的形成和發展等八個方面進行全面合作。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。目前泛珠地區的支線機場發展很快，可為廣州、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。

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，以設計更完善的海空聯運通道，和澳門民航業在配合《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。民航業人士認為，澳門國際機場要繼續改善機場基礎設施，為傳統航空、低成本航空和商務航空三方面均衡發展創造條件，初步實現「虛擬化」機場戰略目標，增設虛擬貨站及遠端辦理登記手續櫃檯，增加旅客體驗，真正成為多功能中小型國際機場的典範。在《粵澳合作框架協議》簽署之後，珠三角五大機場將進行更緊密度合作，制訂一套共存共榮的策略，優勢互補；合理分配空域資源，建立海陸「機場聯運」，共同推動珠三角成為一個交通網絡通暢、四通八達的旅遊城市群。有此基礎，可吸引世界各地旅客前來珠三角，享受不同天數的「一程多站」行程組合，以及完善的跨界交通運輸與公共服務。

## 二、空域統一規劃有利共同發展

由於小小的珠三角地區擁有多個國際機場，還有為數不少的中小型軍用和民用機場，空域擁擠程度居於全球三甲，澳門、香港、深圳、廣州和珠海等機場經常發生航班因空域繁忙導致航班延誤。對於這個困擾已久的問題，本地民航界人士指出，如果爭取開放珠三角空域成功，對民航業將帶來更大的發展機遇。《粵澳合作框架協議》提出，粵澳雙方要爭取國家支援擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型機場優勢。因此，提高空域的共享程度和運行效率，實現對空域管理統一規劃，綜合利用各資源，即可達到空域資源利用的最大效益。

繼《粵澳合作框架協議》之後，四月二十五日，廣東省政府與中國民用航空局在北京簽訂了《關於加快廣東省民航科學發展戰略合作框架協議》，加快推進廣東民航事業科學發展。協議的內容之一，是支持落實《規劃綱要》，促進廣州、深圳、珠海、香港、澳門五大機場合作。廣東省委書記汪洋指出，民用航空的發展和經濟社會發展密不可分，加快航空事業發展已經成為廣東擴大對外開放、推動對外交流交往的重要途徑，成為推動經濟社會又好又快發展、加快轉變經濟發展方式的重要支撐。希望中國民用航空局在「十二五」期間進一步完善廣東航空體系佈局，進一步加快機場的改擴建工程建設，逐步推進低空改革試點，滿足廣東經濟社會發展轉型的內在要求，順應市民出行更方便、舒適的期盼。

近幾年來，在中國民用航空局的大力支持下，廣東已經初步形成了以廣州白雲國際機場為

樞紐，深圳機場為骨幹，汕頭、湛江、珠海、梅州、佛山機場為支點，聯繫港澳、輻射全國、面向世界的民航運輸格局。廣東省將與中國民用航空局一道認真落實協議內容，進一步加大機場基礎設施建設力度，力打造國際航空樞紐，積極扶持通用航空發展，加快建設安全、高效、綠色、優質、大眾化的現代民用航空體系。當前民航業在經濟社會發展中的戰略地位越來越凸顯，改革開放以來，民航業一直保持快速發展的態勢，未來二十年仍將是民航發展的黃金期。簽約各方均表示，將認真落實協議內容，加快廣東民航業發展，促進廣東經濟社會又好又快發展。

根據《框架協議》，雙方「十二五」期間將在八個方面加強合作加快廣東民航科學發展：完善廣東民用機場體系；推進廣東民航基礎設施建設；加快廣州白雲國際機場航空樞紐建設；進一步緩解或拓寬珠三角地區空域資源；推動空港經濟發展。同時將扶持通用航空發展；支持落實《規劃綱要》，促進廣州、深圳、珠海、香港、澳門五大機場合作；共同建立民航發展協商工作機制，積極推進廣東省民航重大項目建設與發展。

隨著國家及珠三角地區經濟發展迅速，對航空客貨運需求不斷上升，五大機場要共同發展機場體系，發揮優勢互補、良好互動的新格局。內地去年總體客運量增 15.8%，航空運輸長遠發展潛力大，逐漸由民航大國向民航強國目標邁進，珠三角需要協調溝通共同發展，優勢互補，滿足珠三角發展需求。「十二五」規劃中，中央政府支持澳門經濟適度多元化和發展世界旅遊休閒中心等，完善珠三角地區與港澳的交通運輸體系，前景令人鼓舞。

根據珠三角地區五大機場會議內容，當中包括共商加快珠江三角洲地區航空運輸發展，其中形成《珠三角地區空管規劃和空域結構方案》，以及《調整珠江三角洲地區空域結構方案》。兩個方案是內地、港、澳三方技術小組和內地軍民航開展工作的重要依據。方案分為二〇一〇、二〇一五及二〇二〇年三個階段規劃與實施，將建立南北兩個終端管制區作為解決問題的重要措施和目標，滿足珠三角地區持續增長的航空運輸的需要。未來五年，為適應航空運輸的快速增長，澳門機場除需採取措施（提高使用效率、IT 手段、虛擬化機場等）增加機場容量，還必須面對流量增長及有限的空域這一矛盾，建議提高空域的共享程度和運行效率，實現對空域管





理統一規劃。目前，澳門國際機場的航班正點率為百分之五十左右，航班延誤約三十分鐘。部分延誤的原因，是由於流量控制引起的，相信通過打破現有的管制區邊界，圍繞珠三角飛行運行整體最優的原則，綜合利用空域、人力、設施及技術等資源，可達到空域資源利用的最大效益。

### 三、融入泛珠三角經濟成為熱門話題

二零一零年九月，由澳門民航學會主辦、澳門機場專營股份有限公司協辦的《泛珠三角機場戰略合作與澳門民航業的發展機遇》研討會上，中國航空運輸協會市場研究部部長朱慶宇表示，澳門國際機場的中轉角色不會一下子消失，中轉發展到某個程度就會帶來貿易、旅客消費，成為目的地機場。他認為，澳門民航業應可在內地與全球化融合中，發展同樣的中轉作用。

事實上，澳門地位獨特，比內地城市更靠近世界、更靠近全球化，且航權較內地城市靈活，祇要有需求，就可飛往任何一個城市，發揮獨特作用、獲獨特利益。過去，澳門在內地和台灣之間就是發揮驛站作用，沒有因香港與台灣直航，影響到澳門民航業作用的發揮。現在也同樣可在內地與全球化的融合之間發揮同樣作用，只是方向、位置和思路調換一下。為了適應將來一些大型客機在澳門機場升降，機場跑道需要擴闊，以配合航空公司發展需要。

有民航學者提出，泛珠三角地區現在共有民用機場近六十家，佔全國三分之一左右。為實現協作發展，澳門航空業需要在分工協作、要素流動與調劑等經濟活動中發揮各自優勢，共同利用「國際旅遊休閒城市」的平台，在各自領域中以常新合作的方式，在更大範圍、更廣領域、更高層次上融入泛珠三角經濟，乃至全球經濟中。

事實上，去年以來，粵澳兩地政府多個部門就城市規劃、交通設施及大型基建對接、環保、橫琴島澳門大學新校區等課題舉行會議，就不同工作領域的部門進行細緻深層次的對接交流與探討。

按照我們對《粵澳合作框架協議》精神的理解，建設功能完善、對接便利的基礎實施網路，是推進粵澳區域一體化發展的硬件基礎，也是推動粵澳兩地經濟社會融合發展的前提條件。粵澳兩地居民都明白，交通基礎設施的相對落後，是當前制約珠江口西岸發展的一塊短板，也是澳門與廣東進一步融合發展的制約因素。《框架協議》把跨界基礎設施建設擺在重要位置，全面統籌兩地交通、水電氣供應、資訊網路等領域基礎設施建設，特別是加強城際軌道、高速公路、機場對接、港航佈局等方面建設，著力建設無縫銜接、換乘便捷的區域交通運輸網路，打造陸海空一體、縱橫交錯、發達便利的「一小時生活圈」，為粵澳區域工作生活一體化奠定基礎。除了硬件建設，《框架協議》還重點規劃了口岸建設和通關便利化的舉措，改革創新口岸通關模式，真正實現「無縫銜接」。

本澳的民航物流業界人士指出，有鑒於跨境重大項目是粵港澳三地合作的載體，雙方不妨在共同規劃和「先行先試」方面，主動提出澳門方面的創新合作建議和項目。隨《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》出台對大珠三角都市圈和經濟融合的長遠規劃，特別是內地強勁的經濟增長，以及出於對澳門民航業發展前景的關切，本澳有關業界已經形成共識。澳門與內地尤其毗鄰的珠三角加強合作，在不影響「一國兩制」的大前提下，從互利雙贏的區域融合，逐步走向經濟一體化。在保持港澳兩個國家級特別行政區原有特點的前提下，實現珠三角地區經濟融合，既符合國家戰略發展利益，也符合珠三角地區人民的願望。



## 「官資商辦」——澳門國際機場的出路

■ ■ 伍楚嵐

行政長官崔世安四月在立法會答問大會上表示，在本澳對外交通上，除了完善陸路及海路交通外，特區政府計劃推進民航服務的可持續發展，正制定「澳門國際機場整體發展規劃」及「澳門民航業市場研究策略諮詢報告」。崔世安還指出，本澳對外連接的海陸空交通中，國際機場仍是重點設施。雖然鄰近地區已存在多個機場，但本澳定位為世界旅遊城市及世界旅遊休閒中心，機場的發展要與國際接軌，希望將來處理好澳門國際機場的債務問題，再訂定投資計劃。現時政府財政較充裕，有利清還機場的債務，以減輕債務利息的負擔。

這是特區最高領導人對澳門國際機場發展前景的明確表態，頗有一錘定音的作用，讓前段時間關於澳門國際機場「是擴是撤」的無謂爭議的雜音然而止，令一度困擾澳門國際機場發展的不明朗因素一掃而空。這是特區政府因應國家「十二五規劃」、《珠三角地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》及《粵澳合作框架協議》予澳門特區的發展戰略定位所作的正確而明智的決策。

澳門經濟學會理事長柳智毅則建議，為提高特區政府的「話事權」，特區政府可考慮回購國際機場公司的所有股權，讓機場成為全公營機構，改變現時較為複雜的股權結構，這將有利於政府實現和推動國際機場的發展策略，為澳門經濟的下一階段新發展作準備。筆者贊同這一主張。因為，澳門在市場規模與人口數量方面的確有客觀上的局限，而在「兩岸直航」逐步全面實現，而且直航班次與日俱增後，曾作為澳門國際機場主要業務的「澳台航線」的中轉地位大不如前已是不可逆轉。儘管澳門國際機場早已為此籌謀，先後採取了各種積極措施努力應對，

但整體經營上仍面臨很大挑戰。另外，珠三角的機場群雖然各有分工，但市場競爭始終存在，澳門國際機場限於各種主客觀因素制約，即使受惠於國家政策而相信在中短期內應無邊緣化之虞，但如果在營運上、市場上、效益上長期無法打開新局面的話，澳門國際機場的發展前景仍無法樂觀。國家的整體發展戰略定位是將澳門打造成「世界旅遊休閒中心」，這種客觀上的發展需要，就決定了澳門特區必須維持一條有效的，與世界各地聯繫的空中交通管道。因此，無論在經濟上、社會上或政治上，澳門特區與澳門國際機場必須服從這一大局，克服各種市場客觀限制營運下去，這點屬毋庸置疑的。所以，果斷地將澳門國際機場由「公私合營」轉型為「公有公營」，使澳門特區政府由主要股東變成唯一股東，掌握全部的「話語權」，擺脫自身因相對複雜的股權結構造成的各式各樣制肘，使公帑投入真正做到物有所值，使國際機場的經營模式及市場定位，例如開拓航線、市場營銷、區域合作等「商業行為」都提至「準政府行為」的高度，從而令營運資金保證和決策執行方面的效率大幅提高。凡此種種，都有利於澳門國際機場的長遠發展，更有利於實現「世界旅遊休閒中心」的發展定位，以配合國家的發展戰略，肯定符合澳門的整體利益。

事實上，近年來，澳門國際機場面對各種市場局限都有積極應對的部署，比如引入更多的廉價航空公司、開拓更多航線、增加虛擬貨站及城市候機樓；改善機場基礎設施、加強與周邊機場的業務聯繫、不斷提高服務質素等，以爭取客貨運輸量的共同增長。澳門國際機場去年整體收入超過二十四億元，較二〇〇九年大增百分之十六點八，令總虧損較前年大減百分之四十，這與澳門國際機場自身的努力密不可分。

澳門特區政府一直以來都是以發展戰略大局的高度來看待澳門國際機場的營運問題，故雖面對諸多困難和極少數責難聲音，澳門國際機場始終是公共服務機構。的確，「民航服務」是一種「公共財」，又是直接引入及輸出各地旅客的公共設施，故不論觀點、立場如何，澳門國際機場都毫無疑問有其存在的價值和必要性。所以，今年初，澳門特區政府已委託國際專業機構制定「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、十年及二十年的



機場發展規劃及時間表，研究如何與珠三角地區融合發展，這一研究報告將於今年第二季完成，7月公布。另一方面，特區政府計劃投資六十億元，以改善國際機場的各項設施，包括按發展所需增加停機坪面積、擴大航機大樓面積、優化跑道以配合國際民航組織的標準等。

與此同時，澳門國際機場專營公司也實施了一連串的管理改革，建立以提高工作效能、減少中間環節、降低營運成本、改善服務質量為目標的新型管理架構，漸見雛型，機場管理有限公司(ADA)的「服務合約」將於今年九月十一日期滿，之後的合作模式，在澳門國際機場的現代管理變革過程中，將具有標誌性的意義。

筆者認為，無論特區政府還是澳門國際機場專營公司，都有很大的決心讓國際機場在澳門經濟發展和區域合作及在實現國家發展戰略定位方面發揮更大的作用，扮演更重要的角色。這對澳門民航業界無疑是一支強心針。但如何具體落實這樣的戰略構想，令特區政府在國際機場的營運模式決策上做到如臂使指？全面收購國際機場股權，是有效可行的第一步。

澳門國際機場要進一步規劃發展，應該先要考慮市場定位。「官資商辦」(以公帑出資而商業化營運)的機構為社會提供「公共財」，應該服膺於市場規律，才能真正服務經濟發展，為特區爭取長遠的利益；但同時又不能只講市場規律，而不考慮國家戰略發展的大局利益。所以，準確的「市場定位」對「官資商辦」的國際機場十分重要。「建設成為中小型國際機場的範例」，是為落實《珠三角地區改革發展規劃綱要(2008-2020)》而召開的「大珠三角地區機場高層研討會」達成的澳門國際機場發展定位，既然這個發展定位是「競爭對手」之間的共識，澳門國際機場就應該以此為市場定位基準，謀求長遠發展。以民航業界公認的「中小型國際機場」的綜合標準來說，澳門國際機場的發展優勢應該在於地理位置、城市發展及國家政策，其他如客流量、貨郵量、吞吐量及機場配套設施等，均還有很大的提升空間，國際航點太少，國際航班不多，營運力也有待發揮。澳門國際機場以「公有化」擺脫私人股東的各式各樣制肘後，應該深入研究機場的市場定位，努力拓展例如珠三角西部城市群龐大民航市場，充分利用海

陸空的旅客聯營聯運優勢，以通關便利作配合，吸引已先富起來的粵西旅客利用澳門國際機場外遊，長遠而言，則需以「世界旅遊休閒中心」的發展定位為依托，「內引外聯」，藉國際旅遊博彩之都的魅力，打造貫通泛珠三角地區與亞洲各地的空中走廊。

#### 註釋

1. 是指為謀求公共利益最大化，以公帑出資而商業化營辦。





## “開放天空”問題再探

■ ■ 林培漢

根據澳門官方的統計資料，2010年經澳門國際機場升降的商業航班共34,654班，較2009年減少7%，航班主要往來中國內地、中國台灣、泰國及馬來西亞，共佔去83%。而去年全年空運貨物共32,361噸，同比增加13%，轉口貨物則暴跌41%，只有6,208噸。與此同時，澳門國際機場的空運旅客數字有407.8萬人次，貨運總量有5.2萬噸，航班起飛量有3.7萬架次。

2010年，澳門國際機場引進了四家新的航空公司，增加了寧波、合肥、武漢、晉江等六個航點，基本實現了由中轉機場轉型到目的地機場的營運策略。

人所共知的是，由兩岸實現“大三通”之後，曾作為澳門國際機場主要業務的“澳台航線”容量已大幅減少，令國際機場的業務陷入困境，所萎縮的民航市場份額一時也未能以拓展新的市場作挹注，這涉及較為複雜的主客觀因素，所以，儘管國際機場採取了不少的靈活應對措施，同時又積極吸引了包括廉價航空公司等落戶澳門，但機場業績仍見虧損。澳門的民航市場規模細小，依靠本土市場難以支持國際機場的營運，但已晉身為世界首席的旅遊博彩都會的澳門，近年突飛猛進的經濟表現，以及未來融入珠三角地區城市群「做大做強」後的廣闊發展前景，對外的海陸空交通暫仍落後於經濟發展，尤其是「軟硬件」均先天不足的民航客運。所以，如何加強民航業在澳門經濟發展中的作用，是民航業界以至特區政府都必須認真思考的問題，而且應有實際的「路線圖」。當中的關鍵，是有效解決「民航專營權」長期影開拓更多航線、做大民航市場的困局。

當今世上，大多數國家和地區的民航航線業務，都在近二十年逐步由「獨家專營」過渡為

開放競爭的。民航航線，即航空公司的「獨家專營」，最大弊端是失去由市場競爭所帶來的無限活力，因循守舊之餘，還妨礙整個民航業的經營和發展，拖累地區經濟。最常見的，因為民航航線業務「獨家專營」而出現的弊端就包括了票價高昂，影響市場競爭力、管理架構缺乏效率、服務質素低下、不講經營效益、浪費社會資源。由於民航業的專營模式已無法回應廣大消費者對合理降低票價的長期要求，有航空公司開始改以包機等形式規避政府的運價管理，這一切的市場力量，最終令大多數國家和地區「開放天空」。因此，維持民航業壟斷經營模式，已是一種落後的象徵。

綜觀今天，世界各地民航業的發展趨勢大致有三：第一是由政府逐步放寬管制並退出市場。民航航線的專營權固然不復存在，任何航空公司都可以自由進入或退出任一航線，而且航空公司可以自行按市場情況決定本身的運價；第二是航空公司兼併壯大或聯盟，市場競爭走向區域化以至國際化。例如我國就發展成目前由三大航空公司分享全國的民航市場，此外還有各家航空公司可以加入競爭。這種聯盟營運，使原本是航空公司之間的業務競爭，變為是不同聯盟之間的市場競爭；第三是湧現了一批廉價航空公司。這類低成本航空公司以極為吸引的低廉票價吸引顧客，採取點到點的航線網，因為有效控制成本，廉航甚具市場競爭力。廉航的出現、發展，是「開放天空」的結果，也使民航客運成為一種普羅大眾的消費。

雖然，澳門特區政府民航局面對社會「開放天空」的強烈訴求，在數年前已反覆重申：「澳門將實施開放天空政策，以開放的態度商討雙邊航班協議，鼓勵和協助本地航空企業拓展對外航空網絡，突破妨礙客貨運輸發展的限制。」但民航局卻又同時強調：「為配合澳門經濟和旅遊發展，特區政府將繼續對澳門航空服務的機制進行研究和評估，並在現有的專營制度下，將採取靈活措施，對已簽署的航班協議條款作定期檢討、修改，消除妨礙民航服務發展的限制。」

三年過去，澳門在「開放天空」方面依然原地踏步，「鼓勵和協助本地航空企業拓展對外航空網絡」亦未見顯效。更為重要的是，假如民航局所指「在現有的專營制度下，將採取靈活措施消除民航服務發展的限制」只是必須在取得擁有專營權的航空公司的首肯後簽定的「分專營權」的話，就明顯與市場期望和社會要求相去甚遠。這樣在維持專營制度下，以巨額的「分



專營費」來達致的「分專營權」，肯定不能視為「開放天空」，更無助本澳民航市場現代化。

筆者認為，以「分專營權」代替「開放天空」，只是應付公眾批評的權宜之計，並非真正的「開放天空」，也不能代替「開放天空」。民航業者大都知道，真正的「開放天空」，是指開放航權，在澳門就是指結束專營權，引入市場競爭。民航局在開放民航專營權問題上的消極表現及拖拉態度，實在令人十分失望。

當然，無論從法律制度或公共財政管理的視角分析，現存的「民航專營權合同」都是應該尊重的，但如果以此為由而拒絕改進已落後於經濟發展所需的「民航專營模式」，或毫無作為、自我設限，缺乏前瞻性的發展眼光和手段解決民航專營權問題，只懂空喊「開放天空」卻從不敢正視檢討或觸及「民航專營合同」弊端叢生這一核心問題，澳門民航業在周邊激烈的市場競爭中，就更難有根本性的業務突破。

筆者相信，在澳門，任何公共服務專營批給合同都絕非鐵板一塊，雷打不動的，相反的是，「專營批給合同」通常都設有「贖回條款」，特區政府可以及時檢討與澳門航空公司簽訂的專營合同，研究動用公帑提早贖回民航專營權的可行性。只要贖回民航專營權後能夠真正的「開放天空」，從而讓大多數民航消費者得到價廉質優、安全可靠的民航服務，又有利於澳門的整體經濟發展，投入的公帑應該是有價值的，符合公眾利益的。

由特區政府動用公帑贖回民航專營權，藉此打破壟斷、開放天空，對本澳的長遠經濟發展而言，肯定利大於弊。首先是為疲不能興的民航市場注入活水，因民航專營而暮氣沉沉的本澳民航市場，將因引入競爭而進步，包括票價下調和服務改善，吸引更多的各地旅客使用澳門國際機場，民航市場自然擴大，才有望掙脫本地市場規模狹小的客觀局限。其次，有利於開拓更多的航線航點，民航服務將加速國際化，促進經濟發展，帶動經濟多元，提升澳門特區在大珠三角地區的區域競爭中的競爭力。最後是有利於澳門特區在劇烈的區域經濟競爭中避免邊緣化。這些都符合澳門特區的整體利益。

筆者認為，特區政府在維持民航專營與開放天空之間對澳門經濟發展的利弊，須要有準確而科學的研判，否則，不但延誤、錯失《粵澳合作框架協議》生效後的重大經濟發展機遇，也將令實現「世界旅遊休閒中心」的發展目標遙遙無期。



## 擴建機場 刻不容緩

■ ■ 陸曉敏

澳門特區政府 2011 年「施政報告」中，關於運輸工務領域提出：「為配合世界旅遊休閒中心的定位，推動旅客多元發展，將加快澳門國際機場與北安交通樞紐對接，完善海空聯運通道，並制定以 2030 年為目標年的「澳門國際機場整體發展規劃」，實現澳門國際機場成為多功能中小型國際機場的發展方向。」

當中的「澳門國際機場整體發展規劃」，下月就會公開。這是民航業界相當關注和期待的「報告」，因為這將決定未來二十年，甚至更長時間，澳門國際機場及民航業的發展方向和前景。民航局局長陳穎雄月前表示，「規劃」將制定五年、十年及二十年的機場發展時間表，並計劃按發展需要增加停機坪面積、擴大航站大樓面積、優化跑道以符合國際民航組織的標準。」另一方面，特區政府已聘請內地專業機構研究珠三角城市群發展，將為本地民航業前景帶來怎樣的變化和影響，下一步將會作一些預測，並進行設計、模擬流程等工作。

無論是在澳門特區本身長遠規劃準備，還是在配合周邊新城市群的遠景經濟發展，還有為實現「世界旅遊休閒中心」的「國家級」戰略定位等政策規劃方面，澳門特區政府的而且確是積極進取的。

毫無疑問，對「世界級旅遊博彩城市」而言，擁有自己的國際機場乃不可或缺的元素。澳門國際機場啟用超過十五年，預期今年的旅客運輸人次為四百二十萬、貨物運輸量為五點三萬噸，航班起飛架次為三點九萬次，較去年會有百分之二到五的增長，在民航業市場競爭劇烈而環球經濟表現平平、「兩岸直航」及國際油價高企的客觀經營環境下，澳門國際機場的成績可

算不過不失。雖則業績勉可維持，但澳門國際機場一直有點名不副實，空有「國際」之名。從設施規模及周邊配套來看，澳門國際機場甚至連中國內地一些地級市的國內線機場還不如；從航線執飛模式與分配制度來看，其航權仍處壟斷專營的狀況，與國際上整個民航業為促進經營效益與效率已全面走向市場化競爭的大趨勢背道而馳。

據此而論，筆者認為，如果澳門要實現「世界旅遊休閒中心」的發展定位目標，澳門特區政府的民航政策到位固然重要，而打破民航航權壟斷專營的「不經濟」局面，更加不能等閒視之，尤應列為關乎國際機場發展、生存的頭等大事，必須優先解決。有本澳的學者提出，由特區政府回購機場專營公司的全部股權，在清償債務後，讓國際機場公司輕裝上陣。由政府全資擁有澳門國際機場的股份，就類似香港的機場管理局的行政架構，機場的發展決策和投資方向由政府以出資人的身份全權決定，長遠而言將有利於國際機場真正的國際化。行政長官崔世安亦早有類似的發話。筆者相信，國際機場專營公司由「官民合辦」過渡到「官資官辦」，已是澳門國際機場為應對市場挑戰和經濟發展競爭的必由之路，只要法律完備、制度完善、程序公開、領導得當、監督到位，「官資官辦」的模式，將更適合受盡市場規模細小、國際航班不足、政府政策落後等客觀條件限制的澳門國際機場。

從宏觀的角度考察澳門國際機場的處境，不難得出「名不副實」的結論，然而，「名不副實」並非由於澳門國際機場的「主觀過錯」，而是歷史機遇與經濟結構發展使然。時至今日，深究是由澳門國際機場引領澳門經濟發展，抑或是澳門經濟發展離不開一個國際機場，已意義不大，主流的觀點是兩者互為因果、互相促進。位處世界經濟發展龍頭的核心區域，作為世界經濟第三大經濟體的中國的一個特別行政區，也作為全國唯一存在合法博彩的城市，更作為屬於國家整體經濟發展戰略定位的「世界旅遊休閒中心」，澳門特區不但需要一個國際機場，更需要一個真正的國際機場，已是工商各界、民航業者，以至國家經濟研究人員的基本共識。是故，如何將目前的澳門國際機場「升級換代」成真正意義上的國際機場，就應該盡快提上官方的議事日程。個人認為，以發展成「世界旅遊休閒中心」為最終目標，同時要實現特區經濟適度多元的「艱巨任務」，澳門國際機場確實可以發揮積極的作用。至於怎





樣將現時的澳門國際機場「轉型」為名實相符的國際機場，筆者主張，首先，應該盡快改建、擴建澳門國際機場，並按照國際先進標準，更新澳門國際機場的各種設施、設備，這方面，必須有官方的大力支持。事實上，也許澳門特區政府已意識到這點，故早在 2009 年，特區政府已有消息稱，計劃投入六十至一百億元，擴建機場，更新設施。

的而且確，自澳門特別行政區成立以來，各方的發展，尤其是經濟增長令各方刮目相看，經濟統計數據足以說明，澳門特區，在經濟增長方面絕對是冠絕全球，最近五年，年經濟增長率均是雙位數字，不但亞太地區以至歐美等經濟體無法望其項背，就算是「世界經濟火車頭」的中國，也居其後。現已成為世界第一博彩旅遊中心的澳門，到訪旅客數量年年新高，遠超預期，儘管旅客仍以海陸的出入境途徑為主，但民航的客量與十五年前國際機場啟用時已不可同日而語。澳門國際機場的一些設備已顯得落後過時，機場面積也顯得過於狹小，已不足以適應現代國際旅遊業的需求，可以預見，以目前澳門國際機場的建設，短期之內將無法應付需求。此外，既然澳門發展定位為「世界旅遊休閒中心」，如何融入未來的珠三角經濟區域合作，如何協調好珠三角機場群的分工和合作，澳門都需要一個國際機場。而且，2016 年港珠澳大橋建成後，落實《粵澳合作框架協議》將會有質的進展，粵港澳的往來合作將更加緊密，除了依靠自身力量之外，澳門須更多的與鄰近地區展開不同形式的經濟合作，例如海陸客運連接澳門國際機場，都必須珠三角各城市的充分合作。若澳門國際機場仍維持目前的規模和設備，將無法配合這樣的發展要求。

就在澳門國際機場的改建、擴建計劃逐步開展，而大規模的擴建仍在籌劃階段之際，毗鄰的香港機場管理局六月初公布，準備投入 1362 億港元，大規模填海 650 公頃，為香港國際機場興建第三條跑道及相應的機場設施，預計 2022 年落成，可滿足至少到 2030 年以後的旅客流量需求。在客觀而言，澳門國際機場當然無法與世界最繁忙機場之一的香港國際機場等量齊觀，但香港特區政府此舉，說明了在珠三角機場群的市場競爭中不進則退的基本道理，為免落後於人，提升自身的民航營運力，改進各種機場設備以配合市場競爭變化，澳門國際機場的改建、擴建，乃事在必行。而且，以澳門的經濟規模、發展定位及在珠三角機場群中的地位，澳

門國際機場擴建的投資規模應該增加至一百至二百億元，才可能全面提升澳門國際機場的營運力，滿足未來的經濟發展所需，同時要盡快研究建立海陸空交通聯運的形式，為鞏固澳門的博彩旅遊城市地位，為實現「世界旅遊休閒中心」的發展目標，及早作好準備。



## 民航立法須重質素

■ ■ 楊 雲

去年九月，“國際民航組織航空保安公約外交大會”在北京舉行，在一輪磋商後，大會對1970年《海牙公約》及1971年《蒙特利爾公約》內未有涵蓋的新民航安全威脅作出了法律界定，並訂定了新的國際多邊條約正式文本，分別命名為《北京公約》及《北京議定書》。這兩份全新的有關民航安全的國際法律文件，體現了全新的立法思路，回應了現今民航安全面對的新挑戰。例如，增加了對使用航空器造成死亡、嚴重身體傷害或對財產、環境的嚴重破壞予以定罪，同時增加了針對使用生化和核物料襲擊民用航空器的罪名，以及使用民用航空器非法運載生化、核物料的罰則；對於發動恐怖襲擊的幕後組織者將予以刑事追訴。此外，還規定了任何以恐怖手段襲擊民用航空器的犯罪嫌疑人，都不得適用政治犯地位的免予引渡的條文等。這些新增加的犯罪罪名，旨在加強預防各種以民用航空器安全為標的的犯罪，通過國際合作，以更周密的法律制度打擊危害民航安全的犯罪行為。

《北京公約》及《北京議定書》尚未正式生效，當這兩份國際公約正式生效後，仍然需要通過一些法律技術手續，才能使兩份國際公約延伸適用於澳門特區。在法律技術上而論，這並不存在任何障礙。從已知的《北京公約》及《北京議定書》的若干條文內容分析，如果將之適用於澳門特區，對加強民航旅客的安全權利保障將大有助益。雖然，該兩份國際公約尚未延伸本澳適用，但目前，澳門特區關於民用航空安全或民航旅客權益保障的主要適用國際公約就有《華沙公約》、《東京公約》、《海牙公約》及1971、1988《蒙特利爾公約》等，故有關民航旅客的安全保障，現時其實也相當周全。

澳門特區政府的民航行政部門去年中也提出《航空意外及事故調查及航空安全資料保護

法》(草案),按法案草擬單位的講法,雖然“法例草案規範航空意外或嚴重事故必須作出調查”,但是,“調查失事或意外事件的目的是為了找出原因,從而作出改善措施,預防意外及事故的發生,不涉追究過失或責任。”如果當中並無誤解,這樣的立法取向,若從旅客權益保障的立場出發,就頗值得斟酌。

目前,除前述的幾條適用於澳門特區的國際公約之外,關於民航安全、旅客權益保障及遏止有關民航犯罪的“本地立法”,主要的有:第31/2003號行政法規(《關於在民用航空器內的違禁品及違法行為的規章》)、第10/2004號行政法規(《規範空運人及航空器經營人的民事責任制度》)以及《刑法典》內的若干條文等。

為履行「國際民航公約」的義務,落實該公約的具體內容,是適用有關公約的國家和地區的責任。因此,澳門特區的民航行政部門提出有關的“本地立法”,自有必要。可是,在“本地立法”的同時,仍不能忽略立法質量、立法取向和法律的可操作性等問題。

《航空意外及事故調查及航空安全資料保護法》(草案),其內容的可操作性暫且不論。單看草案題目就令人感到累贅不堪、定義不清,這點應該首先改善。由法律授權作航空意外及事故調查的單位,必須先準確掌握航空意外及航空事故的法律定義,所以,有關的法律草案也必須對此有一準確的、清晰的法律界定,否則就難以操作或容易引起其他不必要的法律爭訟,令立法原意之一的保障旅客權益方面大打折扣。

根據《華沙公約》第17條規定:“凡旅客因死亡、受傷或受到其他任何人體傷害而蒙受損失時,如果造成這種損失的事故發生在航空器上,或者登機或下機過程中的任何一階段,承運人應負擔責任”。對於何謂“事故”,《華沙公約》未有明文定義,因此長期以來在法律上引起了不少爭論,而各地法院在司法實踐中也提出了不同的釋義。不要忽視“事故”的法律定義的重要性,因為,如果造成民航旅客傷亡的原因法律上不構成“事故”的話,民航承運人就無須為此承擔任何賠償責任。

法律通說認為，所謂“事故”(accident)，一般是指未經設計無意而發生的事件。

按照國際民航組織對“航空事故”(aircraft accident)的定義是，從有人在飛機上意圖飛行開始，至機上所有人離開飛機為止，當任何飛機運作發生：(1) 任何人員死亡或重傷或(2) 飛機受到損壞或結構上的失效，就謂之“事故”。

為了有效預防飛機事故、維護民航旅客的安全，國際民航組織在 1994 年增加了要求其會員對嚴重飛機意外事件的完整調查及對“嚴重意外”列明如下的定義：

1. 嚴重意外 (Serious incident)：是指一件意外狀況幾乎或可能造成事故而未發生事故的意外事件。“事故”與“嚴重意外”的區別，在於兩者的結果不同。

2. 航空意外 (Aircraft incident)：是指任何非事故或嚴重意外事件而關係到飛行運作，而且會影響或可能會影響到飛行安全的事件。

各地調查民航意外或意故的機構，如美國的 NTSB、英國的 AAIB 等，均依據國際民航公約的定義。

我國對“航空事故”的定義與國際民航組織的定義相同。目前，中國民用航空總局將航空安全事件分為四個等級處理：

1. 事故事件：如前述的國際民航組織對“航空事故”所作的定義。
2. 意外事件：飛機發生事故或損壞，但無人員傷亡。
3. 危險事件：飛機發生特殊或緊急狀況，但未造成事故或意外的事件。
4. 一般事件：泛指所有民航運作中的違章事件。

回望將會提交到立法會討論表決的《航空意外及事故調查及航空安全資料保護法》（草案），可以清楚看到，立法者是試圖將航空意外、航空事故的調查，以及保護航空安全資料三

大民航範疇的立法“一網打盡”，將之一次過納入同一行政法規之內，這樣就容易思慮不周，顧此失彼，恐防會影響立法質素，以致新法難於操作。

筆者建議，民航行政部門應該先深入研究早晚會延伸至澳門特區適用的《北京公約》及《北京議定書》的具體條文內容，同時將《航空意外及事故調查及航空安全資料保護法》（草案）一分為二，區分成《航空意外及航空事故調查法》（草案）及《航空安全資料保護法》（草案），並適當引入兩份新的國際公約的若干內容，更重要的是必須對“航空意外”和“航空事故”有清晰、準確而合乎國際民航公約要求的法律定義，此外，還應該同步提出《刑法典》的修訂案，作為有關的立法配套。只有這樣，才有可能達到“保障旅客安全、打擊民航犯罪”的立法目的，產生相應的法律效用，否則，就很可能陷入“一法立、一弊生”的泥淖。





## 《粵澳合作框架協議》下的民航業

■ ■ 閔 靖

今年3月6日，在國家領導人見證下，澳門特區政府與廣東省人民政府於北京正式簽署了《粵澳合作框架協議》（下稱「協議」）。「協議」是為具體落實《珠三角地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》、《橫琴總體發展規劃》、《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》（CEPA）及其補充協議而制定。這是在“一國兩制”、“澳人治澳”的國家方針之下，推動粵澳更緊密合作，促進經濟、社會、文化、生活等方面融合發展，促進澳門經濟適度多元發展，粵澳手建設亞太地區最具活力和國際競爭力的城市群，共同打造世界級新經濟區域，促進區域經濟一體化發展的最重要文件，是粵澳全方位合作的行動綱領，對澳門特區未來的方面方面發展有重要的現實意義。

《粵澳合作框架協議》第三章第一條關於兩地的旅遊合作方面就清楚訂明，「強化無障礙旅遊區域建設，共建旅遊產品營銷網絡平台，共同開拓海外旅遊市場，吸引國際旅客，互享國際客源。」同一條文還寫明，粵澳「聯合推廣“一程多站”旅遊線路，聯合推出“澳門歷史城區——開平碉樓——韶關丹霞山”世界遺產旅遊專線。」為實現這樣的合作設計，「協議」也在交通對接方面定下安排，其中涉及民航及機場業務合作方面已明確指出：「完善區域機場聯席會議機制，爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接，研究開通澳門往來廣東部分城市的直升機航線，深化粵澳機場在城市候機樓、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。」

其實，珠三角五大機場之間的發展和業務合作探討已長期存在，而且也達成了一些協議，

定下了一些定位與分工之類的共識，然而，這些大多仍始終停留在地方合作或局部合作的層次，或在落實上有待深化，與《粵澳合作框架協議》的中央層面地位，自然不能相提並論。筆者以為，中央政府在協調地方的合作與發展的時候，都會從國家整體長遠利益的高度審視問題，因此，「協議」的位階，高於珠三角五大機場之間過去達成的一些合作協議或共識，而且更有條件實現。例如頗為有意思的是，「協議」定下澳門國際機場「加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接」的要求，而珠海機場已由香港國際機場實際參股並參與管理。現在要加強粵澳兩地機場的客貨運轉飛對接，較便捷的方法是由澳門特區政府出資，直接收購或參股本身不是國際機場的珠海機場，這等於曲線擴充澳門國際機場的基礎規模，較容易實現客貨運轉飛對接，並且要盡快研究以澳門國際機場為核心，建立海陸空的交通轉運設施。

目前，澳門與各地的交通轉運對接設施及操作中，“海海”較為成熟通暢，“陸陸”仍待突破，“海陸”有待加強，“空空”遠遠落後，“海空”、“陸空”則甚有潛力，卻待進一步開發。如果有朝一日能夠突破多種交通轉運設施不足和操作上的限制，相信「框架」定下的「共同開拓海外旅遊市場，吸引國際旅客，互享國際客源」才有機會實現，澳門國際機場作為中小型國際機場的優勢才可能發揮。這點，仍然離不開中央政府及澳門特區政府的政策支持。

對此，「協議」第一章第二條指明了落實有關合作的基本原則是：「平等協調、互利共贏、優勢互補，推動廣東科學發展，促進澳門經濟適度多元和可持續發展」，而「先行先試、重點突破、逐步擴廣，加強體制機制創新，探索粵澳合作新模式」這一基本原則的描述，一言以蔽之，“一切合作皆可能”的潛台詞已躍現紙上，中央政府對澳門特區發展的關切之情，確係溢於言表。粵澳兩地民航業者又應該如何把握這個前所未有的發展機遇？

目前，擺在粵澳兩地民航業面前的首要問題，是通過哪種方式的合作才能充分利用「協議」給予的政策優惠，做到互利共贏？這其實就是一個將政策條文化成客觀現實、賦予生命的過程。個人以為，兩地政府及民航業界可分幾步走：

第一、重點突破，整合兩地的民航資源及旅遊資源。澳門除了是世界首屈一指的旅遊博彩



城市，也是遍布文物建築的「世界文化遺產」，與廣東省豐富的自然歷史及人文旅遊資源互相輝映，對世界旅客都有吸引力。此外，澳門與葡語系國家關係較密切，又長期在世界近四十個主要城市設有旅遊推廣代表處，廣東省則地大物博，特色景點和旅遊產品比比皆是，兩地聯合推廣，共享國際客源，“一程多站”，一氣呵成，將壯大內外旅遊市場，提振對民航服務的需求。

第二、機制創新，互利共贏。在兩地未實現二十四小時通關前，就應該先實行人流物流的通關便利，簡化通關手續，盡快在珠澳跨境工業區實施兩地貨運申報單證統一。例如採用“兩關一檢”、“網絡辦證”、“電子報關”等機制，提高兩地人流物流的流轉效率。兩地的機場及民航業界，在加強客貨運轉飛對接方面更應有新的思維，長遠的目光，在銷售網絡、拓展業務的商業合作謀求共同利益之外，更應在兩地機場股權合作上，爭取實際進展，強化無障礙旅遊區域建設。

第三、在爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間方面，要盡快研議出實事求是的新方案。珠三角五大機場使用同一空域，而有限的空域使用空間，限制了航班升降的數量和時間，對民航業的進一步發展形成了很大的制約。因此，要全面發揮珠三角五大機場的優勢互補和合作分工，先要爭取國家支持擴大珠三角空域使用空間，屬非常重要。五大機場應該盡快在這問題上取得共識，形成方案，在符合國際民航組織的安全標準要求的前提下，按「協議」的基本原則，爭取國家支持。

## 澳門「旅遊休閒航線」的巨大商機

隨合肥至澳門航線於二零一零年十二月十八日正式開通，安徽省已全部開通港澳台地區航線，現共有五條境外航線；業界預期，合肥至澳門直飛航班開通後，內地居民赴港澳購物旅遊將再度升溫，從而為澳門旅遊與經濟發展注入新的活力。據合肥出入境管理部門統計，二零一零年一至九月，該省已接待入境遊客約一百四十八萬人次，其中澳門遊客佔五萬多人次，比去年同期增兩成五。

截至十一月底，合肥出入境當月簽發往來港澳簽註近七千七百份，其中前往港澳旅遊共七千三百多份，當中港澳申請量為九成五，申請赴港澳旅遊比上月增兩成，往年通常在十二月中旬赴港澳遊申請量才開始回升，但今年卻提前了一個多月。綜合而言，合肥人赴港澳大多相約家人或朋友歡度聖誕並迎新年，感受西方的節日氣氛，或趁商家推出優惠活動前往港澳掃貨。相比之下，出國遊尤其赴歐洲、美加等地的旅遊線路，港澳遊行程近、往返方便和費用低，成為引客的最大優勢。自十二月十八日開始，每周有三個航班（周二、四、六）往返合肥與澳門，屆時合肥每周共有五個航班往返港澳地區。

內地民營航空企業不斷發展，開拓的「國際休閒旅遊購物航線」越來越多，華東地區民眾喜愛的旅遊勝地日本、香港都屬於熱門地點。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。吉祥航空開即將通上海至香港的直飛航線，並把戰略重點瞄準日本。近來，吉祥航空公司還繼續與香川、熊本、佐賀等多個日本縣市進行開航洽談。

不過，隨著日元匯率節節高升，而與美元掛的港澳貨幣兌人民幣匯率則不斷下調，「日本



遊」與港澳遊對內地民眾的吸引力，也逐步產生微妙的變化。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，本地民航界人士相信，他們正式開通往澳門的航線只是時間問題。事實上，吉祥航空已經獲得開通至港澳地區的運營權限多時，但具體開航計劃暫時未明確。吉祥航空於二零一零年六月三日派代表團赴澳門視察，參訪澳門國際機場的各項設施，並表示滿意。該公司有關負責人透露，考察澳門國際機場之後，公司方面將隨即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。但到最近，吉祥航空相關負責人仍表示，目前該航線還在準備階段。有業界人士分析，吉祥航空開通澳門航線已經萬事俱備，只欠東風；他們在聖誕假期未能證實執飛澳門航線，相信只是技術以外的因素，下一個目標黃金檔期將是農曆新年。

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，是基於這兩條黃金航線對華東民眾巨大的吸引力，及其龐大的旅遊市場。澳門和日本都是內地遊客最喜歡遊玩的地方，近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；吉祥航空澳門航線的主要目標群體是商旅人士。聖誕假期過後，吉祥航空的上海至深圳航線票價，一直維持在四、五百元人民幣之間。況且，赴澳門旅遊購物的華東居民，大多數都有相當的消費力。據此，民航業內人士分析，澳門航線開行後，吉祥航空不會以超低價機票吸引旅客，起碼也不會低於深圳或廣州航線的價格。

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。

將澳門建設成為世界旅遊休閒中心，先後納入《珠江三角洲地區發展規劃綱要》和國家「十二五」規劃建議，且會成為《粵澳合作框架協議》的內容。澳門特區政府更為此而設定四個方面目標，包括透過區域合作、城市發展、文化旅遊發展及優質旅遊，藉以鞏固世界旅遊休閒中心的定位。澳門特區行政長官崔世安在二零一一年度施政報告中，也公佈了澳門國際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「旅遊休閒航線」的巨大商機了。

《濠江日報》2011年1月10日







## 珠海機場「曲線國際化」之後

據有關報道，珠海機場的業務量近期快速增長，在剛過去的二零一零年，共完成旅客吞吐量一百八十二萬人次，貨郵吞吐量一萬七千五百六十噸，分別較前年增長約三成，再創歷史新高。珠海機場利用其空域資源，吸引大批境內外航空公司開展飛行訓練和通用航空作業，去年的訓練量達二萬一千架次，佔全國總量一成以上。很多澳門市民都乘搭過珠海機場起飛的航班，因為這是距離澳門最近的一個外地機場。雖然不是國際機場，但近期十分進取，爭取得不少澳門乘客。例如珠海機場地營銷網絡延伸到拱北附近，甚至透過代理商在澳門售票，加強比澳航的同類航線便宜不說，還有送票上門和接送等服務。

內地民航業人士說，香港機場「加盟」珠海機場之後，獲得資金和各方面支援的珠海機場慢慢地走出了低谷。珠海機場的策略是不斷開闢新航線，增加航班密度，改善機場地面通達性。目前，從珠海市區至珠海機場的「機場快線」共有九個站點、四條線路和每天四十班直達巴士。並分別在珠海、中山、江門、茂名建立了異地城市候機廳，中山、江門開通了直達珠海機場的免費巴士及珠澳直通快線，延伸珠海機場服務。近期運作的珠海機場長途汽車客運站，以及將在二零一一年底全面通車的廣珠輕軌，可使內地往來珠海及周邊城市更加便捷。

除了兩年一度的珠海國際航空航天展覽，珠海還努力吸引更多的通用航空企業、物流企業、貨代公司使用珠海機場。為了善用機場及其空域資源，他們吸引境內外航空公司增加使用珠海機場開展飛行訓練和通用航空作業，增加機場收入。據悉，二零一零年本場訓練量達二萬一千架次，佔全國總量一成以上。

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。

根據珠海市去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。按照相關規劃，珠海機場打算建設第二條跑道，建設停車樓式的多層交通中心。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，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。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》，認為珠海機場已經迎來了快速增長的重大發展機遇。在二零零八年公開招標之後，珠海航空產業園核心區控制性詳細規劃方案在去年夏季出爐。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，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。至此，珠海機場向國際化目標又邁進了一步。《珠海機場總規劃》明確定位為複合型國際幹線機場，規劃報告上報國家民航總局批覆。

有民航學者認為，珠海機場借助澳門國際機場實現「曲線國際化」，是一種進取的概念。然而，距離澳門國際機場那麼近的珠海機場一旦升格為國際機場，大家各搞各的，最後的結果可能是大家都得不到便宜。國家發改委二零零八年十二月頒佈的《珠江三角洲改革發展規劃綱要（2008-2020年）》，強調要「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」。如果出現你死我亡、不是你吃掉我就是我吃掉你的局面，那絕對不是中央政府的意圖。目前，由中央主持的《粵澳合作框架協議》簽署在即，珠三角五大機場的分工合作應該更加明晰。就珠澳門和海的機場發展而言，應該積極配合中央的規劃部署，推進兩地旅遊休閒產業錯位發展，避免兩敗俱傷的惡性競爭，才是正途。



目前，粵澳兩地需要完善區域機場聯席會議機制，進一步明確定位和分工；在澳門和珠海之間，應該加強客貨運轉飛對接，在城市候機樓和營銷網絡等方面，進行更多更有效的對話，必要時可增加相互投資和股份轉讓，增加互信，在此基礎上形成互利共贏的合作方式。

《濠江日報》2011年2月7日



## 安全警示頻頻足以引起各方重視

據報道，澳門航空在年初三原定下午四時十分由北京飛往澳門的 NX001 航班，在起飛前發現漏油，導致航班延誤逾五小時，逾百乘客滯留北京首都機場。澳航表示，今次事故發生在新春佳節，對受影響乘客深感歉意，已對每位乘客作出較平日高的賠償。民航局表示，按照民航局與所有民航服務供應者建立的恆常強制性事故通報機制，澳航在已向民航局通報情況，當局並要求澳航在七十二小時內提交報告，當局分析報告內容後，然後研究採取哪些措施。

這次涉事航班乘客包括內地著名導演馮小剛及演員張國立，事後馮小剛稱目擊漏油事件，更在交友網站描述事故過程，引來大批網民留言，對澳門民航業形象影響非輕。較早前，特區政府代表團乘坐澳航飛機前往新加坡進行正式訪問，飛機曾發生引擎故障。幸虧有驚無險，否則就「大件事」。據葡文報章《澳門今日》報道，除了上述事件之外，澳航在三日內還接連發生另外兩起「有驚無險」的事故：一架飛往曼谷的飛機竟然不理會指控制塔的指揮，差點撞上停機坪其他飛機和連接橋；另一架飛往韓國首爾的航機也因引擎問題而延誤。澳航的飛機接二連三地出現技術問題，民航界人士人足以引起有關當局和澳航方面的重視。

曾經以「一機到底，溝通兩岸」為主要運營目標的澳門航空，隨著兩岸直航的開通，受到了很大的衝擊。世界金融海嘯之後，澳航去年大幅度虧損乃至成為負資產，以致小股東想出售澳航股份。可是，澳航核心業務在兩岸直航後受打擊，新業務未見顯著增強，經營前景未明朗。後來，中國國際航空向澳航注資一點五九億澳門元，令國航對澳航的持股量升至百分之八十點九；由於部份股東拒絕注資，令國航在澳門航空的持股量由原來五成一增至百分之八十點九。目前，與澳門有定期定航服務的通航點共二十七個，包括內地及台灣共十五個，國際航點有十二個。二零零九年，澳門航空業務反彈，逐漸把運營的重點轉向承運內地以及鄰近國家、地



區赴澳旅客，以應對臺灣中轉客源的減少。澳門航空在二零一零年三月二十八日開通每週三班往來澳門與東京的定期航班，認為日本是澳門航空的主要發展市場之一，相信未來會愈做愈大，澳航在市場成熟時，會考慮增加兩地往來的航班。

不過，有民航界人士指出，澳航的經營方針仍然有問題，前一段時期因過於重視節省成本，航班配餐搞得較簡單，不少乘客有意見。另外，澳航的飛機少，機隊老化，而澳航與員工之間又不時鬧勞資糾紛，直至鬧上勞工局，機師和其他人員流失，本地中葡文報紙屢有報道。按理說，經營方針不應該影響一家航空公司的旅客服務質素，更不應影響公司的航行安全。大家都明白，在民航領域，安全歷來是放第一位的，其他事情都可以放在第二位或次要的位置。

十年前，美國「九一一」事件發生，引起了全球對航空保安問題的嚴重性及迫切性的關注。為了進一步加強國際航空保安工作，國際民航組織理事會於二零零二年決定由該組織進行定期的、強制的、系統的和協調統一的保安審計，且保安審計須適用於所有締約國，以確定締約國對航空保安活動的監管能力。澳門特別行政區作為中國的一部分，並不是直接的締約成員，可不用參與。但民航局通過國家民用航空局的協調，去年主動向國際民航組織提出參與審計的申請，並獲接納。

去年夏季，澳門參與了國際民航組織的「全球保安審計計劃」，藉該組織的公平及客觀的審計，檢測澳門特區航空保安監督制度、航空保安管理工作水準及航空保安質量控制的情況。是次被審計的單位除民航局外，還有其他與航空保安工作有關的政府機構及業內營運商，包括警察總局、海關、治安警察局、機場管理有限公司、明捷澳門機場服務有限公司、澳門航空食品供應有限公司、澳門國際機場保安公司、澳門航空、亞洲航空等。評審結果顯示，澳門的民航安全獲得的評價頗高。然而，幾個月後，澳航就出現接二連三的意外事故。這顯示澳航存在一定的安全隱患，必須透過認真細緻的調查找出原因。

民航業人士指出，較早前民航局檢驗本澳航空保安體制，有機會及時發現航空保安系統中存在的不足，訂定改善措施去有效提升保安運行和管理，為旅客提供更加安全、可靠、方便的

旅行體驗。澳航是澳門最主要的基地航空公司，是澳門人出行的首選。這一連串事故雖然未導致嚴重後果，但已敲響警鐘。當局應與澳航管理層加強溝通，亡羊補牢，找出問題所在，儘快解決之，消除隱患，以確保澳門民航業配合旅遊休閒產業的正常發展。

《濠江日報》2011年2月14日







## 粵澳民航業分工合作互利共贏

中央政府主導下的《粵澳合作框架協議》，三月六日由澳門特區行政長官崔世安和廣東省長黃華華在北京簽署。根據協議，粵澳兩地的機場進一步明確定位和分工；在澳門和珠海之間，應該加強客貨運轉飛對接，在城市候機樓和營銷網絡等方面，進行更多更有效的對話，必要時可增加相互投資和股份轉讓，增加互信，在此基礎上形成互利共贏的合作方式。澳門城市規劃學者指出，在《粵澳合作框架協議》下，應研究澳門和珠海兩機場的分工及合作。例如研究澳門及珠海兩個機場的分工，將澳門機場定位為面對國際市場，珠海面對內地市場，兩機場間可利用水路或陸路作“無縫對接”，以增加客源、聯結航線，形成雙贏局面。

早在二零零九年一月十日，當時正在澳門視察的國家副主席習近平宣佈：中央採取措施支持澳門產業適度多元，橫琴島靠近蓮花大橋附近一幅五平方公里土地列為粵澳合作項目用地，供澳門發展。習近平在到達澳門的前一天，還特地與時任國務院港澳辦主任的廖暉、中聯辦主任白志健及廣東省省長黃華華到橫琴島視察。習近平副主席會見澳門各界人士的時候表示，在橫琴島開發之後，中央政府會充分考慮澳門經濟多元化發展的需要，提供與澳門相互合作配合的舉措。他相信，橫琴島的開發會對澳門經濟多元化發展提供新的發展空間。

「十一五」期間，中國民航運輸飛行累計達二千零三十六萬小時，九百七十六萬架次，分別比「十五」增加 95%、81%，但兩項重要安全指標均好於世界平均水準。「十一五」期間，民航旅客運輸量超過十億人，年均增長速度 14.1%；在全球航空運輸業和國內綜合交通運輸體系中，繼續保持最快增長速度。二零一一年，民航局將繼續加大基礎設施投資，其中機場建設投資約五百五十億元。預期新建成機場六個。另外，民航局計畫推進價格收費改革，擴大國內航線旅客運輸價格市場調節的航線範圍。擬訂中、外航空公司國際及港、澳航班收

費標準並軌方案，完善機場收費形成機制。

有學者認為，港澳兩個特區設立正式的聯絡合作機制應盡快提上議事日程。中央採取措施支持澳門產業適度多元的新措施，日後澳門投放橫琴的產業應以現代服務產業為眼點，如物流或文化創意產業，甚至可藉助橫琴的自然生態，助澳發展綜合旅遊等。前提是未來合作必須尋求創新模式、政策制度要具新思維，以凸顯橫琴澳門合作區域優勢，為澳門發展適度多元創造條件。開發橫琴，未來該投放何種產業？亦有學者指出，未來珠三角城際軌道、甚至鐵路將經橫琴與本澳連接，有交通條件支援，物流業應是其中選項之一。橫琴澳門合作是一個很好的示範，要讓資金、人流及物流暢順，縮短通關時間，創造人流、物流暢通環境，促成同城化。

來自經濟界的學者指出，澳門現時發展旅遊博彩業為主，故未來在橫琴發展的項目要具有新思路，如物流、金融及零售等都可考慮。澳門旅客主要來自內地，內地資金也有在澳門投資，因此保障人流、物流及資金順暢，對未來發展應有很大裨益。本地區物流業人士認為，橫琴開發可選擇產業包括現代物流配送。例如，橫琴發展物流，具有人資、土地等成本優勢，若在橫琴發展會為本澳物流帶來生機，但前提是必須通關便利。未來物流業甚至可利用橫琴的成本優勢，在區內包裝貨品後再配送，提高附加值。自歐美取消出口配額後，此間不少工廠結業，目前出口形勢不容樂觀。由於生產萎縮，本土物流業面對更多的困難，也影響了澳門國際機場的出口貨運需求，為物流業發展添加不利因素。

在橫琴發展物流，本身就有人資及土地便宜等成本優勢，若此可以吸引珠三角地區等地貨品，利用澳門國際機場付運，這將為澳門物流發展帶來生機。未來如果橫琴開展物流，前提必須要達至通關便利。如今蓮花口岸晚上八時關閉關口，對物流貨運有一定的限制；故此，未來若在橫琴發展，須延長通關時間以配合，當然最終是實現二十四小時通關。另一方面，未來該以付運甚麼貨品帶來高增值收入，許多貨品都可以付運，如針對珠三角及澳門區域需求，付運日常用品及消費品、冷凍產品，以及藥品等。把貨運至橫琴，利用區內優勢進行包



裝，再進行配送，這亦可以增加其附加值。另外，有指橫琴發展，亦應配合到澳門的綜合旅遊發展，最終實現產業適度多元。

《濠江日報》2011年3月14日



## 周邊地區機場紛紛擴建迎接新的發展

隨著大中華地區經濟的迅速發展，以及空域管理體制的改革深化，內地許多大型機場都紛紛進入設備更新換代時期。不久前，中國民用航空局局長李家祥在新聞發佈會上表示，中國政府「十二五」期間將進行空域管理體制改革。空域管理體制改革將作為中國「十二五」規劃的重要內容之一，提交給「兩會」進行討論，這將為中國民航發展，包括對通航領域的發展提供更寬闊的空間。李家祥表示，現在我國航空運輸業國有控股企業從量上佔了一定比例，但中國政府包括民航局積極支持和鼓勵民營資本投入民航業。

李家祥又表示，民航的機場建設特別是支線機場建設，一方面在加快，另一方面又存在機場運營虧損的問題，中國政府對這個問題也在進一步研究。至於如何看待虧損問題，李家祥表示，第一，機場是公共基礎設施，不能單純從盈利出發，而要從當地經濟社會綜合發展，特別是長遠發展出發。第二，要計算綜合效用，要全面看待它的效用。儘管有一百三十座機場虧損，但是所在地政府對機場虧損沒有埋怨，而是積極進行扶持，不少省市對這些虧損機場採取了補貼政策。為甚麼願意補貼？因為機場的作用，投入和產出的比例是1：8，帶動的是整個區域經濟的社會發展，寧願給點小補貼，也要讓它發揮大作用。第三，民航局積極支持機場運營。「十一五」期間，中國民航局對支線的補貼超過六十億。同時我們將進一步提升支線機場的管護水平、運營水平，提高它的綜合效用。

據悉，中國民航業二零一零年實現利潤總額四百三十七億元，效益創歷史最好水平。其中航空公司實現利潤總額三百五十一億元，佔全球航空公司利潤總額的60%。李家祥指出，預計「十一五」期間全行業的投資規模將在一萬五千億以上；運輸機場的數量將達到二百二十個以上；機隊規模將由現在的二千六百多架上升為四千五百架以上，特別是通用航空飛機數量會



有較大增加。

為了迎接民航業未來的發展高潮，在澳門周邊地區，不少大型機場都已進入設備更新時期，尤其是在擴建航站大樓和跑道方面。三年前，香港民航處已建議在赤臘角機場北跑道填海興建第三條跑道。深圳的動作更快，深圳機場第二跑道的施工已進入尾聲，二零一一年六月份將啟用；屆時將可起降目前世界上最大的 A380 客機，也恰巧可為八月舉行的世界大學生運動會服務。在此之前，深圳機場 T3 航站樓在二零一零年底已完成混凝土結構工程封頂，計劃在今年底建成啟用。到二零二零年，深圳機場的設計吞吐能力可達三千萬人次。

鄰近澳門的珠海機場，按照相關規劃，正打算建設第二條跑道，建設停車樓式的多層交通中心，規劃新的飛行區和旅客航站區、貨運區、機場資訊工程等二十多個專項。

澳門北邊的廣州，不久前廣州市十三屆人大六次會議批准了廣州「十二五」規劃，明確提出廣州五年間要完善現代化空港、海港和集疏運體系建設，構建白雲空港、南沙海港、廣州鐵路主樞紐等主骨架的門戶樞紐，拓展國際航運服務，建設具全球影響力、與港澳錯位發展的國際航運中心。為此，廣州提出五年內將打造複合型國際航空樞紐。主要措施包括完成白雲國際機場擴建工程，實現空港與軌道交通、高快速路的無縫銜接等等。

澳門國際機場去年共運送旅客四百零七萬人次，其中 93% 為目的地旅客；運送貨物五萬二千多噸；航機升降三萬七千多架次；機場整體收入較二零零九年增加 16.8%。民航業者指出，如果不是相繼發生非凡航空和印尼曼德拉航空停飛事件，直接影響了澳門國際機場這兩年來的業績，相信上述數字會有一定的增幅。

特區政府二零一一年工務運輸領域施政方針提到：為實現澳門國際機場成為多功能中小型國際機場的發展方向，將全力制定以二零三零年為目標年的《澳門國際機場整體發展規劃》，包括增加停機坪面積以容納更多的停機位、擴大航空站大樓面積以增加旅客容量、優化跑道以進一步符合國際民航組織的標準等。

民航業者認為，澳門國際機場起降時間較集中，每天上午九時至中午十二時、下午四時至晚上七時的繁忙時段，升降航班較多，停機位已有飽和現象。所以，擴建停機坪可增加停機位，增加繁忙時段的航班升降班次，進一步提高機場運力，鼓勵本地及外地航企在繁忙時段加開航班，吸引更多珠三角旅客到澳門出發，推動外地航空公司落戶，促進澳門整體民航業的發展。澳門國際機場未來擴建停機坪，一方面有助吸引航空公司開新航線，另一方面可提高澳門機場在珠三角的接待及引客能力。不過從長遠來說，澳門民航業還需要完成設備的更新換代和管理制度模式的變革，從某種意義上，這是一個更重要而艱巨的任務。

《濠江日報》2011年3月21日







## 喜見內地首家廉航公司在澳門落地

內地首家低成本航空公司春秋航空不久前宣佈進入澳門航空市場，並打出最低機票價為一百九十九元人民幣或澳門幣，以突顯低價特色，吸引更多「自由行」遊客到澳門。春秋航空開通上海往來本澳航班將由四月八日起每天對開一班，由上海浦東往來澳門國際機場，票價不含雜費稅款由一百九十九元起。春秋航空董事長王正華表示，澳門自回歸後發展取得翻天覆地的變化，有信心航線能取得成功，並為澳門帶來更多旅客。

春秋航空在上海——澳門直飛航線上採用“多艙位”銷售，推出最低特價票一百九十九元、二百九十九元、三百九十九元（單程、不含燃油附加費、基建費及其它稅費）等「九九系列特價」優惠機票。據悉，旅客只能在春秋航空的網站上購買，門店售票處或呼叫中心無法買到上述「九九系列」機票。顧客預訂春秋航空的機票，首先要進入春秋航空的網站（提供中文簡體、中文繁體、英文、日文四種網站服務），進行註冊，成為春秋航空網站的會員後，查詢航班資訊，選擇需要的航班，填寫旅客的基本資訊，確認訂單，網上支付。

春秋航空與傳統全服務的航空公司服務有差異，航班上不免費供應餐食和飲料，若旅客需要，自付費用。托運行李和非托運行李的總重量，不超過十五公斤，超過十五公斤免費行李額的部分，稱為逾重行李，逾重行李費以每公斤按經濟艙公佈票價的 1.5% 的費率收取，隨身帶進客艙的行李體積不超過 20X30X40cm；無論何種原因航班延誤或取消，不進行任何補償和賠償。敬請旅客合理安排行程，預留充分的銜接時間。為減少旅客非必要支出，杜絕隱載等安全隱患，保障客艙安全，提高過站速度，規避航班延誤時的賠償爭議，提高客座率起到了重要的保障作用。春秋航空制定並發佈了《敬告我們的旅客》，並將其中的差異服務條款作為旅客購票前必須簽署的協定內容，同時通過媒體宣傳、網站告示等途徑廣泛宣傳。

春秋航空方面表示：在中國民用航空局、澳門特別行政區民航局、澳門國際機場專營股份有限公司的支持下，春秋航空將於四月八日起正式開通每天一班由上海浦東國際機場至澳門機場往返航班，投入新航線的機型為一百八十座的空中客車 320 飛機。澳門是華東地區遊客最喜歡的旅遊購物城市之一，每逢周末或節假日，從上海浦東機場或虹橋機場飛往澳門的航班常常旅客滿座，有的航班機票相當緊俏。旅客大多是上海及周邊地區的居民，其中越來越多的遊客選擇“自由行”方式到澳門休閒游。

近年來，隨著華東地區經濟的日漸發達，上海已成為澳門居民往來的熱門地點。過去，由於沒有低成本航空，少了很多這方面的旅客。選擇低成本航空的旅客，只能經珠海、廣州或深圳。春秋航空四月在澳門落地，澳門居民和旅客多了一個低成本飛往內地的選擇，大家當然高興。春秋航空本次在上海至澳門新航線上推出「九九系列特價」優惠機票，以期吸引更多乘客，大力拓展澳門航空市場。民航界人士更加指出，作為第一家往來內地城市與澳門的廉航企業，其對澳門民航業產生的影響，以至對澳門旅遊業帶來的積極作用，將遠遠超過多年前首家廉航——亞洲航空進入澳門。

大家還記得，多年前國際上首家廉航公司——亞洲航空在澳門落地，首先就是改變了澳門民航業的生態；為澳門民航業引入了新的競爭者，消費者有了更多的選擇，傳統航空公司要改善服務才能保住市場。其後，亦刺激了澳門民航界先後出現多家廉航企業。雖然低成本航空企業經營不容易，如本地資金的非凡航空關閉，接著是印尼曼德拉航空又出了問題；但是，廉航有效地向澳門旅遊市場輸送遊客，這一點則無可置疑。事實上，隨著亞洲航空進入澳門市場，東南亞遊客持續明顯增加，有助優化本地客源結構。亦吸引了一些周邊地區的居民，取道澳門飛東南亞和其他周邊地區，增加本地民航業的發展空間。

亞洲航空等廉航主要飛東南亞，澳門本地主要的客源市場內地和台灣，卻一直沒有廉航經營。故此，春秋航空在澳門落地，其引發的連串影響不可小覷。春秋航空首飛上海至澳門，如果經營理想，將向其他內陸城市進發。未來，春秋由澳門飛內地單程票價可低至二百元，如果



飛的是一線城市，無疑會對現有的傳統航空公司造成壓力。澳航和上航等到底是適當調低票價應對競爭，或是提升服務留客，這很值得民航業、旅遊業人士和消費者關注。

《濠江日報》2011年4月4日



## 珠三角五大機場優勢互補可爭共贏

在《粵澳合作框架協議》簽署之後，大珠三角地區五大機場未來合作與發展的路向，已不單是民航業人士關注那麼簡單了。尤其是在爭取共同利益方面，包括我國兩個特別行政區（香港和澳門）在內的五大機場聯手，有利的條件總比其他區域多些。本年度的珠三角地區五大機場主席會議由香港國際機場主辦，各機場代表就許多區內機場發展的議題交流意見，當中包括各機場的發展和規劃、開放珠三角低空空域、發展多式聯運及開拓航空市場等。會議簽署了《大珠三角地區五機場貫徹落實〈粵港合作框架協議〉及〈粵澳合作框架協議〉主席會議備忘錄》。備忘錄要求持續推進五機場落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》行動綱領，深化合作機制。五大機場同意加快基礎設施建設，優勢互補，並在通力合作的同時尊重各方獨立性與發展需要，共同推動可持續發展。此外，五大機場也同意進一步深化合作機制，定期通報航空交通流量資料，磋商共同關心的議題。

大珠三角五大機場主席會議所簽署的《主席會議備忘錄》訂明，將持續推進大珠三角地區五個機場落實珠三角改革發展規劃綱要，同意深化五大機場的合作。五大機場同意加快各機場的基礎設施建設，優勢互補，在合作的同時亦尊重各方的獨立性與發展需要，共同推動持續發展，應付大珠三角市場對航空運輸的需求。協議中提及，澳門要加強與珠海機場之間的客貨運轉飛對接。澳門國際機場專營股份有限公司董事局主席兼執行委員會主席鄧軍認為，澳門機場與珠海機場的合作主要是將兩個機場各自擁有的優勢結合起來，即澳門機場發揮國際機場國際航線的優勢，珠海機場發揮內地機場內地航線的優勢。在航空貨運層面，通過貨運公司，將出口貨物運至澳門機場通過國際航線運往目的地，將國外進口中國內地的貨物經澳門機場轉至珠海機場，再利用內地航線運往目的地。在過去的幾年中，澳門機場與珠海機場已成功地進行過這類合作。在客運方面，澳珠機場可作出航線優勢互補的合作模式，使內地旅客經珠海機場，



從澳門國際機場飛向東南亞等目的地。今後，在符合澳門的實際情況下，澳門機場將充分利用《粵澳合作框架協議》中關於兩地通關便利化的有利條件，與珠海機場深化合作，澳門機場將可發揮更大優勢。

今年是國家「十二五」規劃的開局年，加上粵港澳三方按照框架協議深化合作，珠三角機場群將得到較快發展。中國民用航空局副局長夏興華表示，「十二五」規劃末段，珠三角五大機場旅客吞吐量預計可達到一點六億人次或以上，其中澳門機場旅客吞吐量預計可達到六百萬人次及貨運吞吐量將達到七萬噸。夏興華指出，今後珠三角五大機場的發展方向，第一要加強規劃協調，拓展發展空間。國家「十二五」規劃提出將包括港澳在內的珠三角地區打造成更具競爭力的世界級城市群，五大機場所處的珠三角經濟和社會發展將進入新發展階段。世界五大都市群有其相對應的機場群，珠三角要打造成世界級城市群，就需要一個功能強大的機場群，支持及服務該地區的經濟及社會發展，未來五年是珠三角機場的重要機遇。其次是轉變發展方式，壯大航空經濟。未來五年是國家調整經濟結構的時期，發展航空業是內地省市作為調整經濟結構，發展現代服務業的重要平台。第三要明確發展定位，實現優勢互補。

民航界人士說，隨著國家及珠三角地區經濟發展迅速，對航空客貨運需求不斷上升，五大機場要共同發展機場體系，發揮優勢互補、良好互動的新格局。國內去年總體客運量增15.8%，航空運輸長遠發展潛力大，逐漸由民航大國向民航強國目標邁進，珠三角需要協調溝通共同發展，優勢互補，滿足珠三角發展需求。

國家最近公布的「十二五」規劃綱要，是國家首次在五年規劃之內加入港澳專章，充分體現中央政府重視港澳在國家發展中的獨特地位和特殊貢獻。

「十二五」規劃指出，中央政府支持澳門經濟適度多元化和發展世界旅遊休閒中心等，完善珠三角地區與港澳的交通運輸體系。由粵港澳三地共同興建的港珠澳大橋，涉及建設海中橋隧工程、三地口岸和連接線，實現港、珠、澳三地高速公路連通。大橋在二零一六年開通之後，會成為世界上採用橋隧結合方案、三線雙程分隔車道的最長跨海大橋。藉大橋的連繫，可加速

珠三角的經濟融合，提高澳門作為珠江口西部宜居城市的和世界旅遊休閒中心地位。如果能使港珠澳大橋為澳門國際機場產生相應的協同效應，可進一步加強大橋為澳門民航運輸和社會整體經濟帶來的更佳效益。這是澳門特區政府、民航業、旅遊業、物流業所共同期盼的。

《濠江日報》2011年4月11日







## 從春秋航空飛澳看廉航的經營

春秋航空四月八日正式首航上海至澳門航線，首次用廉航的紐帶把澳門和華東連接起來。市場反應看來很不錯，一些旅客形容是「火車的票價，飛行的速度」。首航班機去程客座率達九成五，回程近七成。往返航線上有四成機票是一百九十九元的特價票。乘客中，八成是內地居民，二成是澳門居民，期望未來澳門居民能增至三至四成。澳門對上海、江浙地區居民有旅遊吸引力，對客量增長有信心。澳門民航局透露，除了春秋航空，其他廉航公司亦紛紛開通澳門航線：六月底內地吉祥航將開通上海至澳門的航線；五月底有一家菲律賓廉航公司開通克拉克到澳門的航線；此外，還有菲律賓航企擬開通往澳門航線，正在等候有關當局審批。

春秋航空方面表示，去年春秋航空開通來回上海——香港航線，由每天一班增至每天三班，旅客增加非常快速。澳門剛開航，影響力不夠，乘客以內地居民為主，反映要加強宣傳。希望經過一段時間後，可吸引更多澳門居民到華東地區旅遊，擴大航線影響力。民航界和旅遊界人士認為，春秋航空本身有龐大的銷售網絡和組團能力，加上以低成本經營，優勢很多，完全可以在澳門長期立足。

作為地地首家經營澳門航線的低成本航空公司，春秋航空董事長王正華早前曾表示，他們經營澳門航線是為了做大市場蛋糕。春秋開通上海飛石家莊航線前，有大公司連飛幾年但增長慢，每日客量僅四、五百人。該公司開通後，大公司客量每日增至千人，春秋客量也增長四倍，吸納了原本沒有想坐飛機的人。春秋開業第一年度盈利千萬，很多人都不相信。去年營業收入三十四億元，年利潤四點七億元，增長 240%。春秋航空每個航班都有一定數量的一百九十九元、二百九十九元特價票，因為機位懸空起飛後就等於零，倒不如低價填艙位，提高資源使用度，培育市場。為降低票價，春秋航空參考國際上低成本航空公司的做法，採取不少措施控制

成本，如二十多架飛機全部劃一機型，一百八十個座位數，全部網上售票，節省營運成本。一系列硬措施下，成本比市場同業低三至四成。低價吸引下，無論國際或國內航線，經過一定時間發展後，客座率都有九成五以上，較同業平均客座率七成為高。

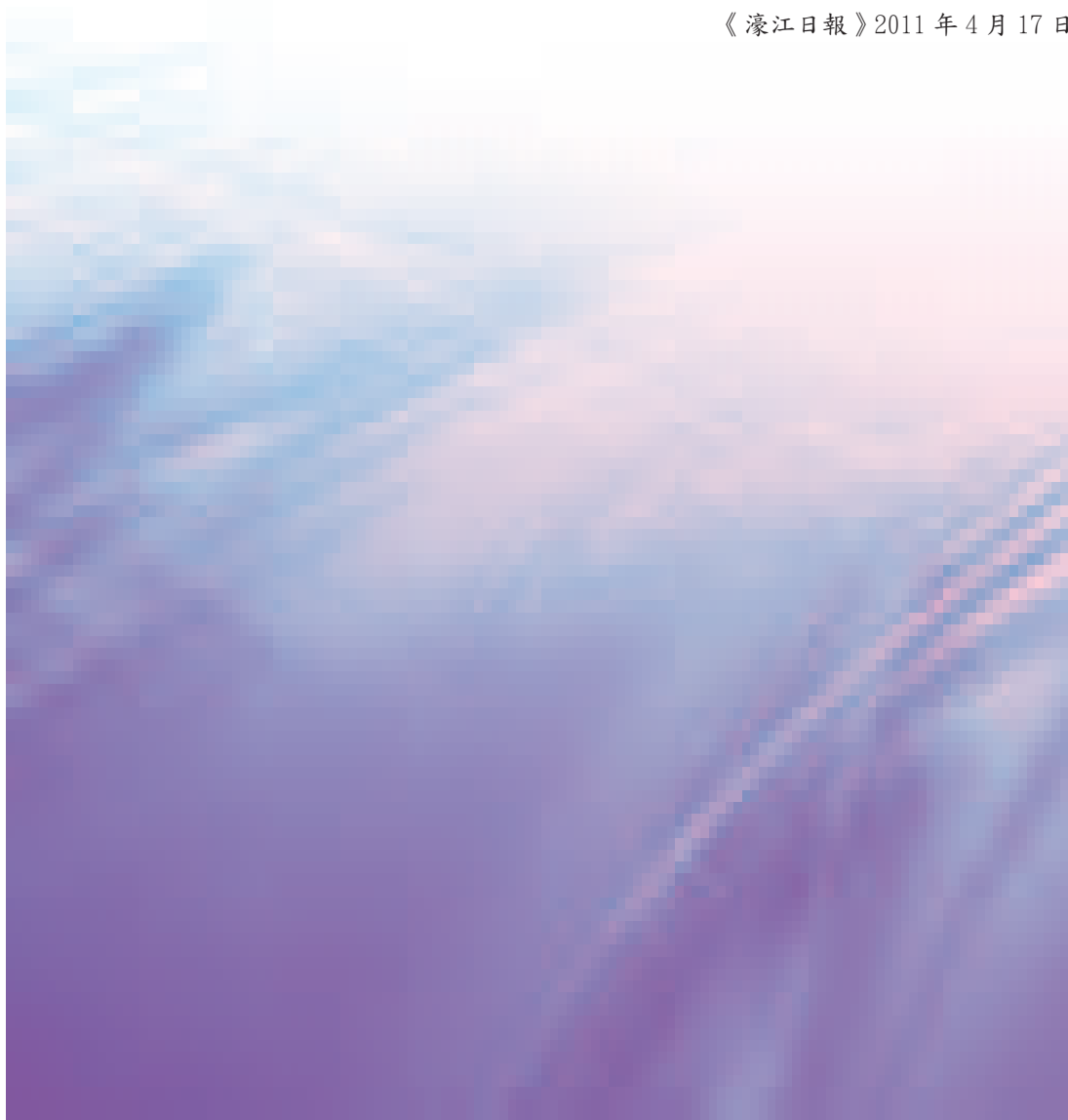
廉航先後在澳門落地，很多人都想知道他們的經營方法。內地曾經有人這樣評價春秋航空董事長王正華：「在不完全市場化的情況下，走市場化差異的模式是危險的做法。」春秋航空也被內地居民認為是「自掏腰包人的航空公司」。該公司票價比市場平均價格低三成，如傳統航企上海飛澳門約二千四百元，該公司票價為二百九十九元，最低至一百九十九元。他指出，座位以很低的價格賣出都比空置來得有價值，哪怕是「送」。春秋早前曾推出「一元機票」，只要有乘客就可以為公司宣傳。同時，王正華亦相信，造物主對人類不論是富人或窮人都是平等，以指定時間讓不富裕的人乘坐飛機，可得到良心上的安慰。無疑，廉航中有部分乘客是第一次坐飛機，尤其不乏來自農村的，把坐大巴、坐火車的習慣帶到飛機上，如大聲說話等。旅行團最明顯，一些非文明習慣亦會表露出來，導致客艙內氛圍較差劣，需要空中服務員進行簡單教導。王正華亦教導空中服務員「人生而平等」，千萬不要歧視不富裕或未曾坐過飛機的乘客。能夠為第一次坐飛機的乘客提供應有的服務、關懷和尊重，相信乘客一輩子都會記住，比服務經常坐飛機的乘客更有價值。

王正華強調，經營廉價航空就要有顛覆性文化，即經營理念必須創新和具差異性，要重新打造一個新市場，其次，操作上不能單單跟隨別人成功的路，必須從中尋找差異。如節約成本的理念，就不是人人做到，必須由領導開始，身體力行。王正華舉例，他出外公幹都入住三星以下酒店，管理人員工資亦是同行的六分之一或七分之一，但他會把春秋的70%股份分給中、高層，把節約得來的成本回饋給顧客。他認為，中國疆域遼闊、人口眾多，對廉價航空有需求，相信廉航在內地會大行其道，並成為中國航空的三大戰略之一。中國要成為民航強國就必須國際化，大眾化的廉價航空必會成為重要戰略之一。雖然去年廉航只佔中國航空市場2%，但廉航約佔全世界航空業27%，尤其是發達國家三小時以下的航線中，廉航佔六成以上市場份額，內地很多航線都在三小時之下。



不過，油價上漲對航空業打擊很大，尤其是對低成本航空打擊最沉重。油價一般佔航企成本三分之一，傳統航企約為 33%，低成本航空則佔四成。去年底，世界民航組織、亞太民航組織以至中國政府已預測一一年油價波動很大，並先後作出了頻繁的警報。雖然已有思想準備，但沒料到這麼殘忍，利比亞政局對油價影響很大，航企困難更大。

《濠江日報》2011 年 4 月 17 日



## 澳門國際機場財務重整有利未來發展

行政長官崔世安四月二十日表示，本澳對外交通方面除了完善陸路及海上交通之外，特區政府正計劃推進民航服務的可持續發展，重新發展澳門國際機場；雖然鄰近地區已存在多個機場，但本澳作為國際旅遊城市及國際休閒中心，機場的發展需要與國際接軌，希望將來處理好國際機場的債務問題，再訂定未來的投資計劃。他表示，現時政府財政較為充裕，有利清還機場債務，以減輕債務利息的負擔，但首先需要清還機場過往的債務，減輕沉重的利息支出。現有的國際機場公司已運作一段時間，當局將從新制訂機場的長遠發展計劃；當局目前正制訂「澳門國際機場整體發展規劃」及「本澳民航業市場研究策略諮詢報告」。

澳門要發展為世界旅遊休閒城市，對外交通配套不可或缺，尤其作為面向世界的旅遊目的地，空路交通配套更不可少。行政長官崔世安表示，多份報告均反映澳門已長期建成旅遊目的地並逐步發展成熟，但仍有完善空間，特別是機場長遠發展計劃。特區政府認為，澳門國際機場有需要先還清債務，減輕利息負擔。

有學者認為，目前機場股權結構複雜，政府可考慮回購股權，提高日後機場決策執行率。本地民航業者則指出，重新制訂機場的長遠發展計劃需做市場定位、基建配套、人才培訓等三方面的工作，以激發民航業發展潛力。

澳門國際機場專營股份有限公司資料顯示，機場去年的整體收入逾二十四億元，虧損約九千餘萬元，較前年減少百分之四十。並持續優化候機環境，做到節能減排。伴隨世界經濟的復甦及全球民航運輸業的發展，澳門國際機場逐步走出兩岸直航及金融危機造成的行業低谷，完成了旅客運輸四百零七點八萬人次，貨物運輸五萬二千公噸，航班起飛量三萬七千架次。澳



門國際機場去年引進四家新的航空公司，增開六個新航點，雖然客貨運輸量較前年略降，點對點旅客已達機場總客量百分之九十三。去年貨運服務質量獲業界肯定，再次獲授亞洲最具潛質貨運機場營譽和全球航空貨運卓越獎。該公司去年約有二百個新建設項目，相關投資及營運項目支出約一點三億元，初步實現資訊系統升級，候機環境的綠化和改善，提高旅客候機舒適度。機場各單位實施節能減排，使去年能源使用量較前年下降百分之六點六，節約一百五十萬度電，二氧化碳排放較前年減少七百噸。澳門國際機場專營公司今年除要穩固現有的航班航點，還要鎖定更多目標市場，如印度航線及澳洲航線市場均為重要拓展目標，以及內地所有未開航點，尤其是東北、西北及華中地區等。預期今年的旅客運輸人次為四百二十萬、貨物運輸量逾五萬噸及航班起飛三點九萬架次，較去年有所增長。

民航界人士還注意到，機場專營公司（CAM）與機場管理有限公司（ADA）在一九九四年簽訂為澳門國際機場提供管理及營運服務的「提供服務合約」及相關的增訂本，將於今年九月十一日屆滿。為使澳門國際機場的發展更有效地配合政府的施政方針及整體經濟發展目標，將機場建設成為中小型國際機場的典範，將提高工作效率，減少中間環節，有效降低營運成本，改善服務質量。在確保機場運營安全、效率及效益的原則下，機場專營公司董事會決定，CAM作為機場專營合約承批人，將為機場建立一個新型管理結構，故不會在 ADA 現有的股權結構下與其續約，雙方在合約屆滿前則繼續履行現有合約。換言之，這純粹是一項商業決定，與世界各地的機場的同類運作方式沒有什麼兩樣。

本澳去年接待逾二千二百萬人次旅客，要成功構建世界旅遊休閒中心，對外交通無疑有重大而直接的影響。目前，澳門的海陸交通相對成熟，運作也比較暢順。唯獨航空港的建設仍然受到各種因素的制約。所以，行政長官提出先償還債務，減低機場的利息負擔，實際上是機場尋求更大發展空間的最佳途徑。民航專家認為，成功運作十六年的澳門國際機場，已掌握一套國際標準的營運模式；目前機場管理機構改革只是機場改革的一部分，世界上即使是最先進的機場，都在不斷尋求提升業務的空間，何況是年輕的澳門國際機場？

民航界人士都承認，澳門國際機場已達到當今世界航空業最先進的管理水準，下一步就是

如何逐個打破制約其發展的不合理因素，向機場使用者提供更加完善的服務，真正向世界各地開放澳門的天空，與五大洲架起更加便捷的空中橋樑，為澳門建成世界旅遊休閒中心寫下更光輝的一頁！

《濠江日報》2011年5月2日







## 高鐵可推動機場「海陸空聯運」模式

面對高鐵分流客源，航空公司應對成為近年熱議的焦點，民航業亦出招應對。有航空業界人士表示，整點或半點出發，間隔均勻，航班密集將成趨勢，多家航空公司不約而同選擇了航班「公交化」的做法。業內人士解釋，航班「公交化」一方面旅客方便記憶，也改變了一小時內發好幾趟或者幾個小時都沒有航班的不合理現狀。各航空公司均表示，零散航班均勻化，雖然只是時刻調整，但有利於客座率提高。航班密集的航線「公交化」將成為趨勢。但並不是所有的航線都適合這麼做，一是必須是原有航班已經比較多，每天三、四班太少搞不起來；還有就是客源要豐富，否則客座率上不去誰也吃不消。

隨長三角地區經濟社會發展加快，原有的滬杭鐵路已難以滿足客貨運輸需要，嚴重制約了經濟發展。二零零九年二月，滬杭高速鐵路開工建設，只用了十八個月就建成通車。滬杭高鐵開通後，滬杭間的旅客運輸能力大幅增長，列車運行時間大為縮短。據聞中國「和諧號」CRH380A 新一代高速動車組是目前世界上運營速度最快、科技含量最高的高速列車，曾以四百一十六點六公里刷新世界鐵路最高運行時速。目前，列車整點開行由上海虹橋站到杭州站全程二百零二公里只需四十五分鐘，有媒體形容乘滬杭高鐵是「貼地飛行」。

高速鐵路不僅僅是人們相互往來的交通工具，更是區域經濟共同發展的紐帶，可令所有一線城市均在一小時距離內。《粵澳合作框架協議》簽署之後，珠江三角洲「一小時城市圈」時代來臨。廣珠高鐵與京廣高鐵以及各地高鐵緊密銜接，並與各種城際鐵路聯在一起，就等於組成覆蓋珠三角地區並向其他區域輻射的快速客運網。

不少人說，高速鐵路是一個國家綜合國力的象徵。中國鐵路經過六次大提速之後，開始進

入真正意義的高速鐵路時代。現在我國高速鐵路不僅達到了世界先進水平，而且形成了具有自主知識產權的高速鐵路成套技術體系。截至二零一零年底，中國高速鐵路運營里程已超過七千公里，在建里程超過一萬公里。中國鐵道部總工程師何華武透露，目前時速超過五百公里的超高速列車正在加緊試驗、研製中。我國已經超越曾經號稱世界高鐵鼻祖的德國、法國、日本等發達國家，成為世界上高速鐵路系統技術最全、集成能力最強、運營里程最長、運行速度最高、在建規模最大的國家。今後幾年，我國高速鐵路建設將進入全面收穫時期。到二零一二年，我國鐵路營業里程將達到十一萬公里以上，其中新建高速鐵路將達到一萬三千公里。鄰近省會城市將形成一至兩小時交通圈、省會與周邊城市形成半小時至一小時交通圈。北京到全國絕大部分省會城市將形成八小時以內交通圈。

在華中地區，隨高鐵開通，武漢天河機場目前六百公里以下航程的航班約有六、七成停飛；而八百公里左右的廣州、上海流失嚴重。據新華社報道，三月二十七日起，南京往返武漢的航班全部停飛。四月一日，武漢往返南昌航班宣告停飛。這是繼去年五月武漢到宜昌、襄陽航線停飛後，再度被高鐵「迫停」的兩條同線航班。有業內人士分析，高鐵並非只有負面效應，高鐵的開通使中心城市大交通的輻射能力增強；空鐵聯運一旦形成，航空將因高鐵迎來新的機遇。

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訂可持續發展的策略，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，制訂澳門民航業在配合《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，制訂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。



## 圍繞機場建設澳門城市交通樞紐

現代城市群如歐洲大陸，鐵路與航空早已融為一體，互相依存。澳門鄰近的珠三角未來能否實現圍繞機場建設的城市交通樞紐？從目前的趨勢來看，前景很值得樂觀。去年初公布的《大珠江三角洲城鎮群協調發展規劃研究》提出：由香港、澳門和珠三角九個城市組成的大珠三角地區，建設成世界最具活力的經濟中心和世界級城鎮群之一；其範圍包括香港、澳門、廣州、深圳、珠海、佛山、東莞、中山、江門、惠州、肇慶等。粵港澳三地可以在城規、環境及交通等方面進行合作，重要部分是交通基建合作，包括連接三地的港珠澳大橋，興建廣深港高速鐵路，並通過其他軌道交通和高速公路等基礎設施建設，使大珠三角實現「城際一小時生活圈」。

由於海峽兩岸關係迅速發展，一九九五年底正式營運的澳門國際機場和澳門航空，都已無法再依賴臺灣乘客來維持。根據台灣交通部門今年四月初公佈的最新出入境調查數據，今年一到二月份台灣赴港澳地區旅客創十二年來同期新低，同期大陸赴台觀光人數則大增。台灣居民赴港澳人數減少，顯示兩岸定期航班開通後，直航效益持續加溫，使得經港澳轉進中國大陸的利基逐漸消退。

與此同時，來自內地的旅客已逐漸成為澳門旅遊業的主要客源。因此，把澳門和珠三角連在一起，不僅是重大的國家戰略，對澳門來說也有現實的意義。按照世界各地的經驗，完善現代化的交通網絡，毫無疑問是區域發展不可少的配套。內地民航專家指出，澳門機場設施逐漸老化、輕軌系統進展緩慢，但廣東省各個民航基地的更新換代從未間斷進行，內地在加強珠三角各城市間聯繫的工作也從未間斷。珠三角城軌交通規劃基本上覆蓋珠三角所有縣級以上城市，廣珠輕軌將在今年底至明年初通車，屆時這條只需四十多分鐘就能從廣州到珠海的城際軌

道，將大大方便沿線順德、中山、江門等市民出行。換言之，澳門居民出行也可以使用這條輕軌，從珠海到廣州乘坐飛機外出旅行。這樣一來，澳門國際機場和澳航面對的壓力就更大了。珠三角、香港、澳門形成「城際一小時生活圈」，使粵港澳成為宜居、宜商、宜旅的世界級現代都市群。據上報中央批復的大橋建設推薦方案最新評估，大橋建成通車後僅二十年運營期內，便可為三地帶來約四百二十六點四億港元直接經濟效益，其中港方穩佔近六成，超過二百四十六億元。香港四大支柱行業中的旅遊、金融和商業服務都將從中得益。有民航專家指出，澳門的民航業近年來發展緩慢，和鄰近地區的民航業發展大規模已有一段距離，如果澳門的民航政策和輕軌系統跟不上區域發展的大趨勢，導致貨物和旅客都流失的話，澳門民航業的邊沿化就很難避免了！

今年四月底，中國城市規劃學會與中國城市規劃設計研究院深圳分院組成的研究團隊，對澳門新城區五幅填海土地提出功能定位。該研究團隊提出，地處仔北角的E區，毗鄰澳門國際機場及仔客運碼頭，面積達七十三公頃，受到民航高度限制，及面對飛航噪音等，周邊環境受制約，團隊建議該區發展方向上要滿足澳門城市門戶發展需要的交通樞紐、市政基礎設施等用地需求。適量佈局多元產業用地，公共服務設施用地等，及留設較少海濱綠地與公園；或以集約方式促成交通、市政基礎設施的複合佈局，明確預留重要生態地與景觀走廊，在景觀顯著位置佈置公共服務設施等；另一發展方向認為要利用澳門國際空港、北安碼頭資源，並結合北安區更新，形成多元產業綜合服務區，塑造澳門南部門戶標誌性綠地。

不過，運輸工務部門負責人表示，澳門人口密度居高不下，帶來連串問題，包括就業、居住、民生和公共服務設施不足、環境品質下降。改善人居環境，提升居民綜合生活質素是新城規劃目標之一。新城規劃必須在多元訴求、資源局限及環境承载力等制約因素中取平衡。所以要思考的問題除了尋求社會共識，把有限的資源發揮整體最優價值，應對目前所面對的問題，更要思考澳門的未來發展方向，如何利用新城建設為澳門預留可持續發展的空間。研究新城市規劃不能只寄望單靠新城去解決澳門過去、現在及未來的所有問題；必須從整個澳門的發展及區域發展思考，以確保澳門的可持續發展。



民航業人士分析，民間研究團隊和官方的見解暫時未達一致，這需要時間去磨合，或在不斷探索中尋求共識，才能找出適合澳門特點的發展道路。

《濠江日報》2011 年 5 月 23 日



## 鄰近機場紛紛擴充打造國際航空樞紐

有民航界人士指出，隨著亞洲經濟復蘇，民航業將迎來新一輪競爭與整合的潮流。臨近澳門的幾個機場，也正在摩拳擦掌相繼推出新的擴充計劃。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，在幾年內仍可滿足需求的情形下，香港機管局已提前制訂《香港國際機場二零三零規劃大綱》，準備興建第三條跑道，以滿足香港機場跑道未來的巨大需求。在廣東省，深圳機場第二跑道將於六月三十日正式啟用，能起降包括 A380 等大型客機。目前，深圳機場第一跑道每日平均起降航班超六百架次，高峰時期更超過七百架次，是全世界單跑道機場中最繁忙的機場之一，已處於滿負荷運轉狀態。預計第二跑道的啟用，將緩解深圳航空港這一狀況。

毗鄰澳門的珠海機場，已開始走出低谷（二零一零年共完成旅客吞吐量一百八十二萬人次，貨郵吞吐量一萬七千五百六十噸），還雄心勃勃地打算建設第二條跑道，建設停車樓式的多層交通中心。

不久前，廣州市十三屆人大六次會議批准的廣州「十二五」規劃，更明確提出廣州要建設國際航運中心。規劃指出，廣州五年間要完善現代化空港、海港和集疏運體系建設，構建白雲空港、南沙海港、廣州鐵路主樞紐等主骨架的門戶樞紐，拓展國際航運服務，建設具全球影響力、與港澳錯位發展的國際航運中心。為此，廣州提出五年內將打造複合型國際航空樞紐。其中主要措施包括，一是建成白雲國際機場擴建工程，完善綜合交通換乘體系，實現空港與軌道交通、高快速路的無縫銜接。據悉，已經被列入廣州建設國際航運中心重大基礎設施的項目包括有：廣州白雲國際機場擴建工程、新科宇航廣州飛機維修基地項目、聯邦快遞配套產業園區、廣州航空產業城。此外，還要加快建設國際、國內航線均衡發展的幹線、





支線航線體系，擴大空域和航權，拓展國際航線和貨運航線，提高國際航班中轉率，推進建設南航、深航、海航等基地航空公司，爭取更多基地航空公司進駐，建成亞太地區複合型門戶樞紐。建設多元發展航空客運、物流和倉儲業務，推動臨空指向性的高新技術和先進製造產業發展。

以白雲國際機場綜合保稅區為核心，高標準、高起點規劃建設空港經濟區，形成機場、綜合保稅區和空港經濟區融合發展的整體格局，是其中一個重要的內容。廣州提出五年內要強化國家鐵路公路主樞紐的地位。一是推動軌道交通網、高快速路網與空港、海港有機銜接，構築與城市發展高度融合、整體效能顯著的現代集疏運輸體系。二是加快推進貴廣、南廣、廣深港、廣汕、廣東西部沿海鐵路等貫通國內重要發展區域的高速鐵路建設。三是進一步優化鐵路樞紐佈局，形成廣州南站、廣州東站、廣州站、增城新塘交通樞紐為主，廣州北站、慶盛站為輔「四主兩輔」的格局。四是加快建設大田鐵路貨櫃中心站和南沙疏港鐵路，完善廣州鐵路樞紐物流體系。五是積極推動城際軌道交通建設，推進形成以廣州為中心的珠三角城際軌道交通線網。六是推進區域高快速路網一體化建設，加快轄區國道、省道改造，逐步實現與城市重要功能區的快捷聯繫，建成覆蓋珠三角，輻射華南地區的「四環十九射七聯絡」的一體化高快速路網絡。

澳門民航業人士認為，與鄰近地區機場積極進取的姿態相比，澳門目前的民航體制相對落後，仍停留在九十年代的起步狀態，未能發揮政府推動行業發展的作用。這種狀況不符合澳門作為世界旅遊城市的發展前景，亦不適應國家為澳門訂下的作為世界休閒旅遊中心和推動會展業發展等產業多元發展目標，制約澳門民航業和整體的長遠發展。大家都應該明白，澳門國際機場不僅是澳門最主要的空中門戶，每年為澳門帶來幾百萬的旅客和巨大的經濟效益，也是世界旅遊休閒中心乃至澳門整體經濟發展不可或缺的一部分。

筆者認為，面對鄰近地區紛紛擴充機場和民航設施，澳門居民尤其是民航人要有緊迫感和使命感。民航界樂於看見澳門國際機場近期成功地開展商業整合，處理一些久未調整的合約，這是一個良好的開端。大家都期望，業界和政府繼續就機場管理公司等專營企業的未來發展達

成共識，逐步解決機場的債務和融資問題，進而突破專營權和其他產業政策所造成的發展瓶頸，為打造世界休閒旅遊中心打下穩固的基礎。

《濠江日報》2011年6月6日





## 航空貨運業如何克服重重困難

不久前，台灣「交通部」民用航空局透露，在海基、海協兩會協助下，兩岸航空主管部門在北京協商增班，至少應增加到每周五百班。有關發言人表示，這次增班協商有熱門航點及二線城市，因大陸空域擁擠，新增熱門航點航班安排在深夜十二時至清晨六時，將在所難免。至於新增的航班數，臺灣方面希望至少應從現在每周共三百七十班增到五百班。有關負責人表示，三月中旬起，兩岸航班均載客率達 84%，而六月起台灣將針對陸客開放自由行，航班一位難求情形會更嚴重，有強烈增班需求。除了增班，兩岸協商範圍還包括監理合作、適航驗證、機組員證照簡化、開放大陸空域北方航路供台灣飛歐洲航班、適航驗證使用等。

包括多家航空公司及機場貨運代表的民航業人士反映，在香港、廣州、深圳、台灣桃園等機場貨量快速增長的同時，澳門國際機場的航空貨量卻急劇下降，甚至在去年十二月出現了負增長，許多航空貨運的下游企業紛紛結業。貨量不足、航線減少，物流產業急劇萎縮，業界憂慮情況會繼續惡化，連帶會影響相關產業的發展。民航業人士認為，在今年下半年，澳門國際機場的航空貨運吞吐量可能會進一步下降，影響到其它行業，而且不容易走出谷底。

澳門國際機場航空貨運設計能力為每年十六萬噸，分別在二零零八年和二零一零年，兩次榮獲由全球貨運界權威雜誌《Air Cargo World》頒發的亞洲及中東地區年貨運輸送量少於五十萬噸機場組別的「全球航空貨運卓越獎」（Air Cargo Excellence(ACE)），自世界金融海嘯及兩岸「大三通」後，基地航空公司的航線和運力相繼減少，澳門空運貨運遭受前所未有的衝擊。機場航空貨運量由高峰期的二十多萬噸降至數萬噸，行業規模不斷萎縮。

二零一零年九月在澳門舉行的「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」上，澳門業界曾談及空運市場價格波動等問題。業界代表指出，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，雖然澳門國際機場對特區社會經濟的積極意義已毋庸置疑，但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。

業界代表提出，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。另外，澳門國際機場的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，難以適應下一波的經濟發展新浪潮。

澳門民航業界人士表示，本地區在海峽兩岸的中轉平台優勢逐漸喪失後，出口貨件清關問題又嚴重地阻礙了行業的復甦。現在，珠海橫琴海關對於類別較雜的出口貨物在清關手續上有一定的時效限制，貨件未能趕上當天的澳門航班轉口外地；另一方面，珠海快件中心因人手和場地所限，每天處理出口貨量未能滿足澳門出口貨量的需求。因受出口清關時間和出口貨量的限制，澳門轉口貨量不足導致澳門貨機停飛，嚴重束縛澳門本地航空出口貨運量和行業發展，業界希望政府能藉助 CEPA 的協調機制，加強與珠海有關方面的協調，盡快幫助業界打破發展困局。

對於航空貨運業界反映的困難，澳門經濟局負責人希望航空貨運業界多利用 CEPA 服務業先行先試和橫琴開發的重大機遇，積極開拓內地市場，盡快找到行業復甦發展的方向。按照筆者對《粵澳合作框架協議》的了解，橫琴口岸將實現人員交流的無縫對接；國家有關部門正研究出台「分線管理」、海關特殊監管、稅收優惠等配套專項政策。如能率先在珠澳跨界工業區專用口岸通道探討兩地申報單証統一，一次性臨時過境車輛管理，澳門機動車進出橫琴管理



規定等一系列具體政策，將大大便利兩地民眾的往來，亦是為進一步打通跨境流動的障礙，為粵澳兩地的人員便利往來及融合奠定堅實的基礎，也將為澳門經濟適度多元發展提供更廣闊的空間。

《濠江日報》2011年6月13日



## 廉航飛內地影響深遠

內地廉航春秋四月在澳門落地，多一個低成本飛內地選擇，本地居民和內地旅客固然歡迎。而作為第一家往來內地城市與澳門的廉價航空，其對澳門民航業產生的影響，以至對澳門旅遊業帶來的推動作用，將遠勝於多年前首家廉航——亞洲航空進入澳門，更值得關注澳門民航和旅遊業發展的人士留意。

多年前首家廉航亞洲航空進入澳門，首先改變的是本地民航業的生態。引入了新的競爭者，消費者有更多選擇，傳統航空公司要改善服務以保住市場。其後，亦刺激了本地民航業先後出現多家廉航，雖然大都經營不成功，如本地資金的廉航非凡去年倒閉，擾攘時間頗長，不但消費者和旅行社有損失，對民航業和航線多元發展更是一大打擊。但廉航有效地向澳門旅遊市場輸送遊客，這一點無可置疑。事實上，隨亞洲航空進入澳門市場，東南亞遊客持續明顯增加，有助優化本地客源結構。甚至亦吸引了一些周邊地區的居民，取道澳門飛東南亞和其他周邊地區，增加本地民航業的發展空間。

然而，亞洲航空等廉航主要飛東南亞，本地主要的客源市場內地和台灣，一直沒有廉航經營。故此，春秋航空進入澳門市場，其引發的連串影響不可小覷。春秋入澳後將首飛上海，如果經營理想，向其他內陸城市進發是必然的。未來，春秋由澳門飛內地單程票價可低至二百元，如果飛的是一線城市，無疑會對現有的傳統航空公司造成壓力。到底澳航和上航等會如何應對，會否適當調低票價應對競爭，又或者提升服務留客，相信消費者最關注。

雖然很多發展經驗證明，傳統航空和廉航有各自的客戶對象，尤其高端客戶和商務客很少會流向廉航。一來廉航提供的是“無花邊”服務，即餐飲等均要自費，加上飛行時段多不及傳





統航空理想。此外，不少廉航都飛二三線城市，而且較少長途。但廉航票價低，最直接的效應是吸引較低消費者出行，或增加出行次數。而在經濟差的時候，亦有一些商務客會轉而改搭廉航。

廉航畢竟給予消費者多一個選擇，而且有價格優勢，有利於澳門推動客源多元化和增加遠途旅客。如果飛的是二線城市或人數較少的景點城市，更有助於澳門吸引不同內陸城市的觀光客，以及與內地景點城市建立聯遊關係。

長遠考慮，廉航飛內陸城市，可以吸引更多內地居民在短假和周末來澳門購物和娛樂，有助澳門建立購物休閒度假中心。

《澳門日報》2011年3月14日

## 解決對外交通開拓客源一步

澳門民航業去年在非凡航空停飛的影響下，澳門機場全年接待入境旅客微跌百分之四，成績不過不失。踏入今年初，澳門民航業發展利好消息不斷，首先政府已委託外國顧問公司就機場發展“制訂澳門國際機場整體發展規劃”，為未來二十年的整體規劃作研究報告及時間表。待年中報告完成後，相信民航業發展方向漸有眉目。

兩會期間簽署的《粵澳合作框架協議》中，兩地要完善區域機場聯席會議機制，爭取國家支持擴大珠江三角洲空域使用空間，發揮澳門多功能中小型國際機場優勢，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。

無獨有偶，行政長官崔世安早前出席立法會答問大會上，談及機場發展方向問題，計劃重新發展機場，但首先需要清還機場過往的債務，減輕沉重的利息支出。以上種種都正在為民航業發展，逐步掃清障礙，同時反映當局在對待民航業問題上，有新的認識及變化。

澳門雖然定位為世界旅遊休閒中心，但因背靠內地，長期以來遊客的增長點以內地客為主，國際旅客增長速度較慢，多少與機場直航航線選擇少有關。始終旅客喜歡點對點出行，沒有直航，即使當地再有旅遊吸引力，甚少列作旅遊首選，只是區域旅遊的其中一站。經驗證明開通直航航線後，該地區的客源有較大增長，如日韓就是典型例子。但內地客源比例過大，在多元客源方面，這與國際旅遊城市相差甚遠，如何擴闊國際客源，民航業成為相當重要的環節。

統計數字顯示，去年澳門入境旅客接近二千五百萬人次，同比增長百分之十四點八，當中經海路、陸路的入境旅客人次同比分別增百分之十八、百分之十四點三，唯獨空路微增百分之



○點九，明顯跑輸大市。

長久以來，因機場對入境旅客數字貢獻不高，且面臨競爭大，市場規模小等先天問題，曾有質疑機場存在的意見，然而當局日前首度開腔表態，指出本澳作為國際旅遊城市及國際休閒中心，機場的發展需要與國際接軌，本澳對外連接的海陸空交通中，機場仍是重點建設。此一言論反映社會各界已認識到澳門發展國際旅遊城市的弱項，要突破瓶頸，海陸空三種對外交通必須相互合作，缺一不可，無疑為民航業發展打下強心針。

澳門民航業在珠三角五大機場競爭中，仍具發展前景，但如學者所言，澳門市場規模小沒有解決，民航業市場困境猶在，確立澳門國際旅遊城市形象仍要不斷努力。

《澳門日報》2011年4月25日

## 去年澳機場飛機升降減 7%

統計局資料顯示，去年全年經澳門國際機場抵達及離境的商業航機共 34,654 班，按年減少 7%，航班主要往來台灣、內地、泰國及馬來西亞，分別佔總數 38%、28%、9% 及 8%。往來港澳的直升機有 15,302 班，按年減 4%；往來內地的有 3,452 班，按年增 2%。



海路客運方面，全年往來港澳的客輪共 121,299 班，按年升 10%，經外港客運碼頭及仔臨時客運碼頭各有 87,701 及 33,598 班，分別佔總數 72% 及 28%，往來內地的客輪有 25,901 班，按年增 19%。

去年全年海路貨櫃總吞吐量为 91,318 標準貨櫃單位，共 65,818 櫃次，按年均升 3%。經海路進出口的貨櫃貨物毛重為 178,380 公噸，按年減 1%，其中 11,852 公噸為轉口貨物。經陸路進出口的貨櫃貨物毛重按年減 12% 至 45,718 公噸，其中轉口貨物有 16,695 公噸。

去年全年航空出口貨物共 32,361 公噸，按年升 13%，目的地主要為台灣，佔總數 72%。航空進口貨物增 3% 至 13,597 公噸，來自台灣的佔 80%；轉口貨物則大跌 41% 至 6,208 公噸。



## 澳航翼漏油滯京五小時

據內地媒體報道，澳門航空前日原定下午四時十分由北京飛往澳門的 NX001 航班，在起飛前發現漏油，導致航班延誤逾五小時，逾百乘客滯留北京首都機場。澳航表示，今次航班問題屬個別事件，飛機已完成維修繼續飛行。因今次事故發生在新春佳節，對受影響乘客深感歉意，已對每位乘客作出較平日高的賠償。民航局已要求澳航七十二小時內提交事故報告。

### 馮小剛呼命大

內地著名導演馮小剛正好是該航班的乘客之一，事發後隨即在微博留言：“我命真夠大的，乘澳航剛要加速起飛，右機翼突然向外噴油”。隨後機上乘客撤離，飛機需檢測及維修。

民航局表示，當局與所有民航服務供應者都建立一套恆常強制性事故通報機制，當航空公司或其他民航服務供應商出現不尋常事故時，必須向民航局通報。澳航在前晚已向民航局通報情況，當局已要求澳航在七十二小時內提交報告，當局分析報告內容後，然後研究採取哪些措施。

### 澳航稱個別事

澳航表示，該航班原定年初二下午四時十分由北京飛往澳門，但在起飛前發現機身右面油箱有溢出現象，隨後緊急維修，維修於當晚八時半左右完成。因該航班機組人員服務時間已超出法定時限，基於安全不能再到機上服務，故需等到由澳門飛往北京的 NX008 航班抵京後，安排另一批機組人員提供服務。

在安排乘客重新起飛前，部分乘客不合作，座位混亂，機組人員需詳細核對乘客資料及座位，導致航班延誤起飛。今次出現的航班問題屬個別事件，對於新春佳節期間航班出現問題為乘客造成的出行不便深感歉意，澳航已就所有受影響乘客作出較平日高的賠償額度。目前正在檢測事故原因。

《澳門日報》2011 年 2 月 6 日



## 廉航 春秋 四月降落澳門

內地首家低成本航空公司——春秋航空，去年九月低價殺入香港，計劃今年四月初開通上海至澳門航線。雖然票價仍未知，但參考春秋航空開拓香港、日本航線市場經驗，超特價單程機票低至 99 元（未計稅），亦有 199 元、299 元及 399 元等特價機票，較傳統航空公司便宜逾半。

春秋航空是首家內地民營資本獨資經營的廉價航空公司。自〇四年五月廿六日得到當時的中國民航總局（現交通部中國民用航空局）批准後開始籌建，一年左右成功開航。首航班機於〇五年七月十八日上午由上海虹橋機場起飛前往山東煙台。

春秋航空公司以上海虹橋國際機場及上海浦東國際機場為主要起降機場，早期承運的航線全為國內航線，去年先後開通到達日本及香港的國際航線，未來還計劃開通至韓國的航線。航企董事長王正華年初曾透露，目前日本和香港航線的平均客座率在 90-95%，且航線一開出就能保本。去年春秋航空運力增長並不多，運輸總周轉量只增 39%，但營業收入卻增 62%，達 43.2 億人民幣，淨利潤達 4.7 億。



民航學會

## 珠三角宜聯手拓空域

《粵澳合作框架協議》提及粵澳完善區域機場聯席會議機制，爭取國家支援擴大珠三角空域使用空間，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。澳門民航學會認為，珠澳機場要互相支持學習發揮優勢，避免在競爭中被邊緣化。並且要聯手向國家爭取拓展空域，使大珠三角地區成為國家低空開放試驗區，從而縮短航程，減少航班延誤。

到底珠三角空域有幾繁忙？據外地媒體引述國際航空運輸協會（IATA）職員指，珠三角五座機場距離不遠，空域堵塞已打入全球三甲。○九年有約二千飛離香港的班機延誤；去年一至六月內地有超過一千六百架班機延誤。延誤除了天氣等客觀原因，也可能是空中擁堵。

### 三個空管航機要繞道

民航學會建議，珠三角機場聯手向國家爭取拓展珠三角空域，使大珠三角地區成為國家低空開放試驗區。現時珠三角區內有香港、珠海和廣州三個航空管制中心，互不統屬，航機往往要繞道或只限於某個高度層，導致航程延長、航班延誤。增闢航道，對本地區航空業發展至關重要。

澳門機場繼續積極參與珠三角五大機場聯席會議，加強珠澳機場之間的溝通和協作。澳門國際機場和珠海機場比其他三個機場規模小，要發揮優勢，應相互支持和學習，避免在競爭中被邊緣化。同時，明確澳門及珠海兩個機場的定位，將澳門國際機場定位為面對國際市場，珠海機場面對內地市場，兩機場間可利用水路或陸路“無縫連接”，可以通過聯運方式，增加旅



客和貨源，增強運力，形成合作共贏、共同發展和共同繁榮的局面。

澳門國際機場要繼續改善機場基礎設施，為傳統航空、低成本航空和商務航空均衡發展創造條件，初步實現“虛擬化”機場戰略目標，增設虛擬貨站及遠端辦理登記手續櫃檯，增加旅客體驗，真正成為多功能中小型國際機場的典範。

積極開展培訓、機場建設、商業服務等方面的交流合作。粵澳雙方近年來加強了互訪和座談，就管理模式和商業模式與珠海機場多次交談。澳門國際機場去年成功舉辦了第三屆中國與葡語國家機場會議，簽署了五份合作協議及備忘錄。

### 澳機場冀成中轉運輸

粵澳機場在股權合作方面，尤其是珠澳機場的合作需作深入研究。澳門機場應爭取政府支持，以機場為龍頭建設綜合交通設施，使機場未來成為立體、多功能的中轉運輸中心，依據“城市中的機場”特點，發展上下游經濟，帶動澳門及周邊地區產業鏈企業發展，走可持續發展的綠色之路。

《澳門日報》2011年3月21日

## 中轉淡化

# 台客重質不重量

台灣“交通部”日前公佈，首兩月台灣居民赴港澳人次創十二年新低；往澳門台灣旅客為9萬人次，同比跌23.1%，創澳門回歸以來新低。本地旅遊業者及民航業者均認為，數字反映兩岸直航後，澳門兩岸中轉站角色減弱，客量下跌是必然趨勢。未來關注的方向，不再是台灣旅客量，應留意以澳門為目的地的台灣旅客增長變化。始終留澳時間長，對澳門經濟才有實際推動作用。

### 直航效益持續增加

據外電報道，台灣“交通部”最新統計，一到二月台灣民眾往大陸有40萬，較去年同期增16.4%；其次是往港人數35萬，減10.5%，是○一年以來新低。前往日本的有21萬，居第三位，同比增3.9%；前往澳門的台灣旅客祇有9萬，減23.1%，是一九九九年以來最低。

台灣“交通部”指，台灣赴港澳人數減少，顯示兩岸定期航班開通後，直航效益持續加溫，經港澳轉進大陸的人數逐漸減少。

旅遊業議會理事長胡景光表示，過去台灣旅客以中轉性質為主，真正以澳門作為目的地的旅客比例不高。故兩岸直航後，台灣旅客量下跌是必然趨勢，未來仍有下跌空間。從另一個角度，近年澳門旅遊吸引力上升，台客過夜比例增加，去年情況尤為明顯，無論博企、酒店、旅行社都加大在台灣宣傳，目標是吸引更多台客來澳旅遊及住宿。

首兩月台灣居民赴澳門人次創新低，非因農曆新年酒店價格高，主要是台灣人春節較少外



遊，加上消費態度較理性，寧願淡季出遊，相信三、四月情況會逐漸好轉。

### 台灣客訪澳點對點

長榮航空澳門區負責人指出，台灣乘客到澳門的性質以“點對點”旅遊較多，中轉客數量甚少。雖然首兩月台灣居民赴澳數字創新低，但不需要太緊張，台灣旅客正逐漸過渡為以澳門為旅遊目的地。

長榮已改以空中巴士 A332 或波音 747 較大型客機飛行，每天保持四航班來往澳門與台北。三月傳統淡季，客座率仍保持七成左右，與去年相若。今年利好因素多，澳門銀河開幕後，相信會有更多台灣及內地旅客來澳。

《澳門日報》2011 年 4 月 6 日

## 克拉克澳門首航推雙邊旅遊

菲律賓馬尼拉航空昨由克拉克首航澳門，航線每周對開四班。菲律賓馬尼拉航空公司澳門首席代表甯德臻表示，克拉克——澳門航線除集中推廣雙邊旅遊，還希望旅客透過克拉克機場轉到菲律賓其他旅遊勝地。按目前客量計算，相信三、四年後就能追上理想成績。

### 前美軍海外最大基地

甯德臻表示，克拉克為前美國空軍在海外的最大基地，機場面積比目前馬尼拉國際機場大五倍，故菲律賓航空局計劃五年內把克拉克發展為先進機場之一。現時馬尼拉國際機場航班容量已接近飽和，暫時不會批准新航線，希望發展克拉克機場疏通航班。不過，克拉克機場配套設施方面如交通接駁等暫未完善，將來或有快速火車直通馬尼拉國際機場。

澳門現時已有幾家航空公司飛菲律賓。克拉克亦是旅遊勝地之一，相信外界加深認識後有更大發展。澳門現時有逾萬菲律賓外僱，當中不少居住北部，距離克拉克較近。雖然澳門人口較香港少，但珠三角旅客可以利用澳門中轉，菲律賓方面亦會增加宣傳。

### 推克拉克蘇碧灣套票

馬尼拉航空目前以克拉克為基地，發展亞洲市場，未來將擴展飛東南亞航線，包括香港、泰國及中國內地等。目前克拉克——澳門每周對開四班，票價等同廉航，但航行期間仍有飲食提供。倘若未來航班客量增加，將考慮加至每日一班。澳門合作夥伴將包裝“克拉克＋蘇碧灣”雙特區旅遊套票。





## 機場年內或增印度航線

澳門國際機場專營公司執行董事劉蘇寧表示，今年首四月整體載客量續跌，當中日本線受地震影響跌幅最大，東南亞旅客微跌，內地旅客升百分之九，料五、六月後整體客量平穩回升。今年機場料新增印度國際航線，內地新增航線料有重慶、太原及南昌等。

劉蘇寧表示，原本預計兩岸三通影響在三、四月間逐漸消除，旅客量谷底回升。惟日本三月發生大地震，往來澳門至日本的航線大受影響，日本航班較地震前減少兩至三成，影響機場客運量；跌勢延續至四月，相信五、六月在各方努力下，客運量將止跌回升。

雖然今年油價屢創新高，但暫未收到航企申請減少航班，祇有日本航班受地震影響而減少。倘年內沒有發生重大天災人禍，相信今年整體客量能較去年上升。

新增航線方面，澳門來往重慶、太原的航線相信七月可啟航，現待航企最後確定；南昌航線很大機會成事。印度航線今年有機會開通，由當地航企飛澳門。機場為吸引航企落戶及增加航班，除原有優惠，亦計劃擴大優惠，目前待政府審批，日後公佈時會有震撼力。

早前機場專營公司不與機場管理公司自動續約，有葡文報章指專營公司有意收購機場管理公司。劉蘇寧回應時證實有相關收購計劃，但“未係適合時候公佈（詳情）”。

# 吉祥航空

## 月底飛滬澳

吉祥航空將於本月廿三日正式開通澳門來往上海之間的航線，是第五家加入經營滬澳航線的航企。吉祥航空常務副總裁紀廣平表示，澳門定位為休閒旅遊度假中心，將為上海以至長三角地區客源帶來更多的旅遊產品及吸引力。越來越多內地客，特別是長三角地區及上海等經濟較發達的旅客，對澳門旅遊產品感興趣，頻繁往來，除總體旅客量保持升軌，滬澳航線增長水平應更理想。

民航局局長陳穎雄致辭時表示，澳門與上海的航空運輸市場不斷擴大，連同吉祥航空在內，現時共有五家本地及內地航空企業經營澳門與上海合共每天七個航班。本澳航空業自建立以來，上海便是首要開拓的重要市場之一。

### 滬澳航線五企經營

自澳門與上海之間的航班服務營運以來，兩地客貨運量每年保持理想增長，加上低成本航線在華東地區的新興發展，推動滬澳航空的





市場潛力。即使兩岸直航服務開啟後，兩地的航空運輸仍能維持較穩定的發展。

澳門機場專營股份有限公司劉蘇寧表示，上海是內地經濟、金融、貿易及航運中心。吉祥航空在內地擁有大的航線網絡優勢，該航企開通滬澳航線，將為澳門與內地旅遊交流、商務及商務休閒旅客出行和中轉提供更多的飛行選擇。

隨吉祥航空加入，滬澳航線已有五家航企經營，希望同業之間在這良性競爭環境下共同發展滬澳航線，提高創新意識，尤其服務模式的創新，以適應市場變化和乘客不同的需求。

上海吉祥航空有限公司是均瑤集團旗下的全資子公司，○六年九月正式開航運營，已引進二十架全新空客 A320 系列飛機。航線網絡以上海為中心，形成內地和周邊地區航線為樞紐網絡的航線佈局，已開通上海往返內地四十餘條航線。作為獲批開飛國際航線的民營航空公司，吉祥航空去年十二月開通上海—香港航線。

《澳門日報》2011 年 6 月 10 日

## 《澳門民航學刊》徵稿啟事

《澳門民航學刊》(Journal of Macau Civil Aviation) 為澳門民航學會出版的學術刊物，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](mailto:cheongms@macau-airport.com)

鳴謝

---

澳門基金會

---

澳門霍英東基金會

---

贊助部分出版經費

---





**編輯委員**

崔世昌

鄧 軍

劉蘇寧

鄭淑群



ISSN 1814-8662



9 771814 866007