

# 澳門國際機場

甘智才\*

## 引言

在中國與其他國家進行開放貿易下，珠江三角洲地區得到了迅速的發展。在這個發展中，澳門已成為重要的一份子。

為了將來保持澳門的這個重要性，必須將她變成一個商貿和服務行業蓬勃發展的地方。這樣，將有賴於尤如機場的重要基礎建設，以及一個現代化、有效率及在亞太區有競爭能力的民航系統的支持。

## 簡介

一九八七年年終，澳門政府委託一個以法蘭克福機場為首的企業集團對澳門國際機場進行經濟可行性研究和編製指導計劃。

由於天然面積和周邊山區的限制，促使為機場作出一個獨特的技術決策，即是將跑道及滑行道建築在一個人工島上，升降軌道基本上是在水面和跑道面，而跑道是因應風向而定位，以盡量避免對周圍環境造成影響。

## 設施

方案的第一期（當空運量有需求，預料在第二期擴建航站）包括：

- 一條全長三千三百六十公尺的跑道，每日二十四小時運作及可容納任何類型的遠程飛機。

---

\* 擔任澳門民航局主席直至一九九四年九月一日。

- 一座客運大樓，第一期的接待能力為每年四百五十萬人次，第二期為六百萬人次。
- 四座登機橋及十六個停機位。
- 空運貨物處理區，包括一座處理能力每年十二萬五千噸的貨運大樓。

澳門國際機場的鄰近區域已建成各項支援性和加強機場運作的基礎建設，其中包括集裝箱港口、以一條公路連接中國邊境的新澳氹大橋、燃料倉庫區、無污染焚化中心及發電站等。

重大的發展相繼在籌劃中，包括氹仔與路環之間新的住宅區、工業區及與廣珠線相連的鐵路，設站於機場客運大樓附近。

## 航空運輸的發展

航空界深信，空運的需求在未來十年將會倍增，同時，明白到在航空使用方面，亞太區是全球發展最大的地區，因此，很容易想像到，在該類運輸上會比其他洲有較大的增長。

按照製造商接到的預留、訂製及選購的要求，投入運作的飛機數目到2000年時將增加百分之四十至百分之五十。形成使用飛機的程度不斷提高的趨勢，尤以亞太區的數字最為顯著。

這個亞洲地區經濟的迅猛增長，已使實際收益在十二年內會增加一倍。

所稱的“經濟小龍”（南韓、台灣、新加坡、香港及澳門）一直以來，年增長都在百分之七以上，在不足十年時間內收益已經增加一倍。

## 航空貨運的展望

澳門及其所在地區的貿易展望，都指出這個新機場貨運量將會明顯增長。預料在本世紀最後數年裏，由新機場處理的空運貨物為每年十二萬三千噸，並在隨後十年中增加一倍。

從鄰埠香港的經驗顯示，出口業傾向於貴重及先進產品，因而空運的好處顯而易見；節省成本及時間。現時香港的對外貿易總額約有1 / 3是由本身機場促成，這種現象正有待隨澳門機場而出現。

## 與中國的聯繫

澳門依存於製成品及日益增加的流動人口，針對這個潮流所需的基礎建設，其周邊的中國地區及經濟特區正紛紛興建。

澳門機場包容在一個多元化的運輸系統中，並得到一個集裝箱港口及一條直通中華人民共和國（珠海）的高速公路作為補充。同時，它與澳門鐵路站為鄰，旁邊建有一個為設立中等科技工業的工業村，因此，它將成為一個活躍的出入口交通樞紐。

當適當的航班可以啟航時，澳門將具備一切條件來提高地位，成為旅客及貨物的國際性目的地。因此，澳門將是以中國為目的地的旅客及商家所取道的門戶。

在這個前提下，澳門將在珠江三角洲地區的經濟增長上成為重要的一員。這是由於這個增長將是多元化，並建基於高附加值及向工業化國家出口的新工業之上。

對本地工業轉型來說，澳門機場是個主要工具，因為工業轉型集中於以出口為主的中等科技工業，而此等工業將以來自中國的原料為生產基礎，換言之，是一類由始至終都依靠機場的工業。

澳門機場亦使澳門的旅遊業具潛力，目前，旅遊業在澳門人口生產總值上佔非常重要的部份。

最後強調的是，澳門特殊的經濟和政治面貌，容許機場向外地航空公司提供的航空業務權遠比其他地方尤其是香港所能提供的為大，因為香港已建立一個強大的航空運輸業，無論如何，香港政府定會永遠加以維護。

## 機場的特徵

### 跑道

機場設計成可供當今及將來面世的任何種類民航飛機使用。作為基準的飛機是波音747 - 400。第一期裏，為精密著陸，機場在技術裝備上將採用 II 類導航系統。

方案內，亦預料為最多每年處理六百萬旅客而進行的未來擴建，由此引起的航站設施面積的擴大，必須循傳統方法在淺水水域內填海，以取得五十公頃以上的面積。

三千三百六十公尺長的跑道以方位16 - 34建成。因有這個長度，各個航空公司將可以考慮由澳門至例如三藩市及法蘭克福等地的直航服務。跑道已準備好在有另一方位容納一個向全球衛星導航系統（GPS）提供支援的地面站。

兩條聯絡橋將停機坪和人工島連接，為飛機的滑行提供方便。準備設立十六個停機位，其中六個專為B747 - 400客機設計。

### 客運大樓

客運大樓座落由氹仔東端開山所得的岩石面之上，設計上盡量少用填海地。設計的基本概念是盡量做到成本低、效益高、易建造及損耗少。

第一期裏，覆蓋總面積將為五萬平方公尺，內有兩個樓層及一個夾層，在繁忙時間裏，每小時可應付入出境旅客各二千名。

大樓可應付不同的旅客人流，亦對取道水路前往香港的旅客提供接駁上的方便。

機場將主要接待世界各地不同的旅客過境，及以機場為首站飛往中國大陸的旅客。

## 批給和經營

澳門國際機場專營公司（CAM）是一間私營企業，以二十五年為期，專營機場的建造和經營。

該企業以資本澳門幣十五億元成立於一九八九年，之後增至三十億，澳門政府為最大股東，佔百分之五十一。

工程總費用為澳門幣七十五億（九億五千萬美元），根據澳門國際機場專營公司表示，預料在一九九五年七月進行首次試飛。

由籌劃一切建造和經營開始以至操作和發展貨物旅客設施，均由專營公司負責。

## 空運協議

澳門處於在空運方面全球其中一個競爭性最大的地區。事實上，全球二十五間最大航空公司中有七間在該區設總部（日航、全日本航空、星航、澳航、國泰、泰航及大韓航空），而收益最大的五十間中亦有十二間總部設在該區。

亦重要的是，澳門可以作為香港以外的另一選擇，因為香港在批給航空業務權尤其是第五度自由上實施限制政策。換言之，各地航空公司除使用本身國家的中轉站及香港這個中轉站外，亦可用澳門作為中轉站。

這個前提下，澳門在航空公司之間自由競爭的基礎上，對空運協議採取開放態度，與既定的雙邊互惠相配合。至於容量、班次及價格則由市場訂定。

但亦沒有忘記，澳門作為空運終站和首站在所預料的總空運量上只佔較低比重，因此，澳門一直以來在給予第五度空運自由上表現極大的開放，當然，按絕對的規定，單是中國及台灣不包括在內。

最後須指出的是，澳門機場有專做貨運的傾向，由於它從根本建起，因此容許因應空運公司的需求來訂定設施的佈局。

事實上，一直以來同澳門接洽以取得航空業務權的，大多為貨運公司。

中葡聯合聯絡小組在一九九三年六月議決批准澳門自行訂立有效期超越一九九九年十二月二十日的空運協議後，直至一九九四年八月，已訂立十二份協議，其中十份與歐洲國家（德國、奧地利、比利時、丹麥、芬蘭、荷蘭、盧森堡、挪威、瑞典及瑞士）訂立，另兩份分別同新西蘭及巴西訂立，後者已在本年七月在澳門正式簽字。

## 澳門航空公司

將來的澳門航空公司，在開業初期已有兩個可以經營的市場；前往和來自中國的“國內”市場和區內市場（日本、韓國、台灣、印度支那、馬來西亞、新加坡等等）。

在區內市場範圍裏，相信航空公司應投資在預料有空運量的地方（日本及台灣），並同時經營包括次要機場航線的“特別”市場，尤指日本，以避免她們的國民先要前往非常擁擠的大型集合點（東京及大阪）才能前往澳門、香港及華南地區。

該航空公司名為澳門航空公司，已處於成熟階段，股東分別有中國利益（大股東）、葡國利益及澳門利益。管理上採用國際模式，總經理（已聘請）在國際空運上享有盛譽，這從他在航空公司管理上的成績可見一斑。

葡國利益的參與是葡國的策略，旨在利用澳門地區與亞洲發展經貿關係。加上葡國與中國良好的政治諒解，更為經濟滲入高經濟增長市場帶來方便。

## 結論

民航已經成為旅客運輸上的主要工具，在貨運上的角色亦日益重要。在澳門建立的正處成熟階段的民航系統，一直都得到中華人民共和國航空當局給予鼎力支持，因此，位於亞太區中心的澳門國際機場將會彌補該區航空事業的不足，並為澳門及整個華南地區帶來實質的經濟貢獻。

因此，澳門將成為國際航空上一個新的航站。四百三十年前航海家阿爾瓦里斯（Jorge Alvares）乘船抵埠的時期經已過去。這個位於珠江三角洲有著悠久歷史的城市——澳門，將會進入一個嶄新的里程。

