

兩岸大三通啓航

話聊航空「情事」



大陸海協會會長陳雲林今年（2008）十一月三日訪問臺灣，翌日與中華民國海基會董事長江炳坤在臺北圓山飯店舉行「江陳會」，就兩岸「海運、空運、通郵、食品安全」等四個項目上取得重要共識，二人並於下午正式簽署了有關該四項協議，意味著兩岸「通郵、通商、通航」三通正式實現，為兩岸關係正面發展向前邁了一大步，值得慶賀，令我興奮。

陳雲林是一九四九年以來訪臺的大陸最高級官員，顯示海峽兩會高層互訪將制度化，是兩岸關係向前發展的重要突破，重要標誌，更是兩會制度協商的新起點，兩會將建立於平等協商，共創雙贏，不存在誰讓步，誰吃虧的問題，譜寫了兩岸交流的新篇章，共創了歷史。殷殷期盼從此能為子孫後代造福，為老百姓帶來好日子。

兩岸直航讓國內的臺商跟航空公司望穿秋水，民進黨一味搞兩岸意識型態，愚蠢荒唐，罔顧經濟利益，遲遲推行雙贏的三通，把國內的航空業逼入了慘淡的境地，迫人走上死境。在高油價沖擊及高鐵通車後，國內航線的航空公司陷入困境，飛行高雄臺中之航空業者不是取消航線就是減少航班，家家面臨了經營上的大問題，政府有責任和義務輔導他們，為他們殺出一條生路，找尋新商機，不是嗎？兩岸直航就是解決問題最好的答案。兩岸直航商機龐大誘人。同時直航對飛行時間及燃油成本都將發揮可



作者 ■ 范紀武

廣東大埔人，國立台灣大學機械工程學系畢業，現為美國著名波音飛機公司資深工程師。

觀的經濟效益。可節省近一半的飛行時間，也不用花很長的時間等轉機。目前臺灣人除了必須多花機票錢外，還要花上更多寶貴的時間才能到大陸旅遊或經商，今日必須再繞經第三地，未來從臺北到上海只要80分鐘，到北京也只要160分鐘。通航可為臺灣帶來大把鈔票和希望，如同時配合開放大陸觀光的配套措施，隨之而來的消費，將刺激臺灣日益衰退的經濟，也可吸引外商投資，為臺灣帶來就業機會，以減低今日的高失業率。觀光事業更是最大無煙囪工業，難道民進黨那撮官僚的心不是肉做的？口口聲聲么喝「愛臺灣」。但過去八年來他們一而再，再而三地愚弄人民，掩耳盜鈴，只顧黨和私己的利益，哪顧老百姓，盡作傷害臺灣的事，十足作秀，只知一味用盡手段醜化對岸人民，政策一直開倒車。

苦等直航十六年，臺灣流失了不少商機，單是航空客貨運業務，被港澳業者「多賺的」就24億元，若加上觀光等附加之商機，損失可上兆元，兩岸不直航，港澳和韓國坐收厚利，大大撈了一大票。

馬總統為實現三通直航的政策支票，邀集幕僚磋商並早日實現兩岸海空直航。七月四日(美國國慶日)大陸客約七、八百人首發踩線團已依計劃登陸臺灣，為兩岸關係揭開新的一頁，為通航跨出了一大步。

目前中國開放北京、上海、南京、廈門、和廣州五地和桃園、臺中、高雄、花蓮、臺北、臺東及馬公通航，這是自民國三十八年來最大的門戶解禁。

十一月四日簽署的兩岸直航協議，是我一直關注和期待著找到兩岸民衆往來便利，交流更有深度的方法。今日兩岸週末包機，已改為天天都有包機，每週36航班增為每週108航班，大陸的航點也由原來的五點增為31點，新增加了成都、重慶、杭州、大連、桂林、深圳、武漢、福州、青島、長沙、海口、昆明、西安、瀋陽、天津、鄭州，大江南北任你遨遊，早上臺北出發，中午就到上海，目前流行的二奶文化，不是可終結了叻，因為臺灣的大老婆只要一個小時二十分就可到上海敲老公的大門。

直航對航空公司擴展大陸市場也有正面幫助，更衍生著其他事業擴展的機會，如健檢醫療商機，臺灣醫療水準日益進步，在中國很有名氣。

直飛的方便，希望能帶領大陸同胞接受臺灣一流的健康檢查等醫療服務。我希望兩岸明年可進一步開放整個天空，擴大為正常航班。

桃園「航空城」是馬英九今年競選總統時打出的「愛臺灣十二項建設」之一的支票。桃園縣立委全力支持並要貫徹馬之政見，使其兌現，將「航空城」列為優先法案。

「航空城」將成為臺灣經濟打造「活力經濟」，讓臺灣的人民有「活」路，為臺灣找出「新出路」，也讓臺灣企業的經營有「活」水，為臺灣找回昔日的經濟奇蹟，進一步創造全球競爭力，再度帶動臺灣經濟發展，吸引國際航太工業來臺灣投資，提升航空工業，製造就業機會，救救日益衰退的臺灣經濟。

民進黨執政八年，使桃園國際機場已經落後韓國、香港、星加坡等地的機場，現在似乎要重新出發找回昔日的榮譽。

公元2010年亞洲空運量將佔全球總量之半，臺灣擁有先天性優越地理位置，地處亞洲經濟體中心，是「世界地王」之地，與亞洲各國航程3或4個小時之間，國際也公認臺灣是亞洲最適合的航運中心，因此桃園發展「航空城」是未來的趨勢，我們要把握時機。對臺灣建立全球運籌中心，強化產業供應鏈，企業回流回台設立總部都有很大幫助。

今日亞洲航空業界強勁，帶來了龐大工作機會和商機，38千零70億的貿易。到了2010年亞洲將成為最大的航太市場，我們要好好抓緊商機，為老百姓謀福利，為臺灣創造新的就業機會。

由鳳凰衛視總裁劉某領軍的大陸重量級建商赴臺灣



找尋開發土地，他們對「航空城」表示濃厚興趣，劉某是著名「投資手腕大亨」，個人身價不凡，縱橫媒體和房地產業，三年前李敖回大陸演說是透過他安排和陪同的。

「航空城」經費鉅大，需仰外資和陸資，爲了盡速促成「航空城」的建設，政府建議透過海協和海基兩會協商，讓有意投資的大陸財團或銀行組團先行來臺了解對哪些項目有興趣，政府對陸資來臺投資之相關規定法規也要調整、鬆綁，才能招人來投資，希望早日促成默契，落實協議，落實爲民興利，則兩岸人民有福了。

兩岸歷史性最高層級的接觸，十一月六日「馬陳會」，民進黨居然滋生暴力，發動黨徒包圍臺北賓館，欲向「馬陳會」噶聲，肇造「圍城」惡劣事端，做出這麼低俗沒有水準的玩意兒，被人們唾棄爲一小撮「畜生不如」的跳樑小丑的鬧劇。他們想藉陳雲林訪臺重新塑造聲勢。陳水扁八年執政，把民進黨搞成一個貪腐集團，形象已徹底破毀。史有明證「武力無法解決問題」，同樣一樁「上街遊行」運動，卻有不同歷史評價，「和平遊行」運動輕易可達到目的，取得勝利，真是可爲民進黨的借鏡，讓他們好好照一照。

回溯歷史，1963年八月廿八日美國民權運動史上最偉大的日子，也是美國史上第一場大規模政治集會。當時的總統甘迺迪也擔心示威免不了會發生街頭暴力，結果黑人領袖金恩致力勸服民衆「非暴力抵抗才是民權運動最好的武器」，達到抗議的目的，真是一句經典名言，令世人留下深刻印象，永留歷史長河。金恩更提醒群衆「絕不可利用仇恨來滿足自由的解決之道。」該次運動被第二天的《紐約時報》頭版標寫爲「廿萬人和平華盛頓民權遊行」(200,000 March for Civil Right in Orderly Washington Rally)大字報導的民權運動的重大勝利，甘迺迪立即宣示政府將通過「民主法案」。

陳水扁已因涉及貪污，終於羈押於台北看守所，自作孽不可活。民進黨尙不知痛定思痛，爲貪腐墮落向人民悔罪，卻一再罔顧大是大非。阿扁本尊日理萬機，分身卻日進斗金，大錢小錢都貪，有時還全家大小總動

員，將整個國家當成一部提款機，登上「竊盜統治者」金榜，其他夥伴如下：

南韓總統全斗煥與盧泰愚，這二名軍事強人從一九〇八至一九九三年接力擔任十三年總統，二人又因貪污案被捕，分別判處無期徒刑和十七年有期徒刑。

菲律賓先有馬可仕與艾斯特拉達兩名總統「前後輝映」，馬可仕擔任總統長達廿年。國家民窮財盡，個人與家族卻腦滿腸肥，夫人所擁有的幾千雙鞋子，曾是轟動一時的大號新聞。馬可仕於一九八六年被迫下台流亡，三年後在美國夏威夷壽終正寢，逃過吃牢飯的劫數。艾斯特拉達也因貪污於2001年遭彈劾下台，從此官司纏身。繼任總統艾若育最近也是貪腐醜聞不斷，穩坐第一把座椅。

印尼蘇哈托總統，卅一年進帳一百五十億至三百五十億美元，榮登全球貪污統治者排行榜首，是阿扁之大師兄。阿扁表現也不賴，依目前挖出之贓款高達好幾百億台幣，名列前茅不成問題。

民進黨同仁們，像這位敗德喪行的大貪官，是中華民國歷史上最會貪污的總統，害臺灣做的最徹底，陰狼奸巧邪惡的大騙子，還值得你們仰望尊敬嗎？想想究竟誰比較愛臺灣，誰才是真正愛臺灣，司法和正義決不會放過這宗臺灣政治史上最大的貪污案和政治醜聞。

回顧1958年辜振甫和汪道涵假星加坡和上海兩地舉行具有歷史地位的「辜汪會談」，兩老掀開了兩岸關係新的一頁，冰封一甲子的兩岸關係，仰望著他們細針縫合六十年裂痕的任務，他們對推動兩岸交流所做的努力和奉獻令人懷念，令人景仰。不幸2000年反對勢力民進黨上台執政，主張一邊一國，把二老辛苦打下的交流協商基石遭受重大衝擊而付諸東流劃下了休止符。八年後蒼天開眼，國民黨浴火重生，收復淪陷區重新主政，才又積極促成陳雲林來訪的重大歷史意義，並完成已故辜汪二老心願。當前兩岸交流勢必要走，才能創造兩岸經濟雙贏，否則臺灣恐會被國際邊緣化，終至被孤立，後果足以讓臺灣垮臺。

最後聊聊印尼航空近況：



印尼開放航空業，冒出了不少民營航空公司，著名的Lion Air和廉價航空如亞當(Adam Air)、Airasia等，這次我在印尼，搭乘了Lion Air和Air Asia國內航線班機，印象尚可，雖然都是老機Boeing 737-300和737-400。過去十年來印尼航空業發展極速，但卻歹運連連，樹大有枯枝，近來墜機事件頻頻出現，連連不斷，令人對其安全標準，維護條件擔憂，美國航空主管單位也對其評估不符合國際安全要求，歐洲聯盟（Eu European Union Airspace）首先發難，禁止所有印尼飛機約五十一家航空公司進入歐盟領空，喪盡國家顏面。印尼國航（Garuda）多次努力透過有關管道要求歐盟解禁，但仍未能成功。

話說亞當航空公司一架737-400客機於2007年元旦在蘇拉威西海面上空失蹤，該機載102名乘客和機組人員，結果全部喪命，該航班是由蘇拉威西島飛泗水，根據機上黑盒子（Cockpit Voice Record, CVD）和DFDR（Digital Flight Data Record）分析報告，係導航系統之「慣性基準系統」出錯和飛行員失誤，是導致此次事故發生的關鍵。

波音737-400維護工作顯示，在發生墜機前二個月該系統已有多次出現問題，這說明了公司制度不健全，人員管制訓練不到位，737-400雖然機齡近20年了，而且波音於2000年後就淘汰不生產該機型了。在波音產品表上把737-100/-200/-300/-400/-500列為Classic機型，即故物之意也。現737只生產第二代，新世代Next Generation機型如737-600-700-800-900ER, ER代表Extended Range, 較短程可飛更遠。Lion公司擁有上百架900ER型客機，是目前世界上擁有最多737-900ER的

航空公司。

飛機失事，很多時候不出於飛機本身而多係人爲因素，如機師訓練不足，疏忽維護等，737Classic 型客機，美國各大航空公司仍然採用，目前才將計劃淘汰他們，是因為他們耗油，營運成本高，效率不佳，而非飛機有問題。

接著2008年三月一架亞當737-400客機在巴淡島（Batam Island）在納廷機場降落時滑出跑道約75公尺，衝進旁邊田地，致使飛機頭部撞及大樹受損，右邊機翼和輪胎毀壞，出事時正下著滂沱大雨，機上載有169名乘客和6名機組人員，五人以上乘客受傷。737-400波音推薦全經濟艙位是158人，亞當居然排169人，排得一定非常擁擠。

2007年三月廿一日亞當又有一架737-300降落泗水Juanija Airport.由於駕駛員操作不當，造成了危險降落，基於這三起人爲失當而肇造的事故，政府於三月中取消了成立四年的亞當航空營運執照。

印尼國營航空公司（Garuda Airles）面臨財務危機，政府爲改善經營效率，進行改組企業經營化，著令釋出百分49之股權。Garuda 一架737航班於2007年三月七日在中爪哇Yoyakarta's Adi Sucipto Airport降落時由於駕駛員忽視操作指示，超速降落，導致機頭重重撞上跑道，造成21人喪生，其中5人是澳洲來訪的外交人員及其他部門官員和31人受傷。

46歲的駕駛員Matwoto Komar 事發後被公司開除，其執照也被吊銷，成爲印尼航空史上第一位被吊銷執照及面臨刑事法案的駕駛員。

Lion Air 總部在椰嘉達成立於2000年，是印尼最大的國內航空公司。但成立短短八年，也寫下了不光彩的紀錄，於2002、2004、2007前後發生了四起失事事件，印尼航空相關部門務必大刀闊斧以鐵腕手段嚴格管制督促各航空公司之飛航安全和修護安全措施，否則飛機恐難飛出國門。