

書面質詢

李良汪議員

本澳航空貨運物流發展

航空貨運是本澳物流運輸系統當中重要的組成部分。早於2004年，澳門國際機場貨物處理量已突破22萬噸，2005年持續上升至22.7萬噸，而澳門國際機場亦多次獲得國際性的航空貨運獎項。【註1至3】可見，本澳航空貨運物流具有一定的處理能力及發展潛力，加上本澳自由港的優勢、機場擴建的契機，以及聯動大灣區各機場等利好因素，未來在航空運輸發展上有望達到30至40萬噸的產業價值。然而，要實現提升整體航空運輸的目標，除了要為本地相關行業創造生存及發展空間，亦要進一步完善本澳航空貨運物流當中的各個關鍵環節。

事實上，過去由於澳門機場貨運站倉儲能力有限，不少貨機即使落地本澳亦無法將貨物進行拆卸，加上現時在禁區當中的航空打板業務僅外判予一間機構進行，對貨物流轉效率造成了限制。故此，業界期望特區政府吸納更多打板業務公司進入市場營運，配合澳門國際機場橫琴前置貨站項目（下稱：前置貨站）落地的契機，【註4】增強澳門國際航空貨運處理能力，以解決現時航空物流供應鏈的困局。

值得指出的是，多年來澳門航空物流業開放包機服務，雖然促進了機場的使用，但在規管及商業模式上，澳門公司或澳人卻未能獲得合理回報。因應大灣區及香港航空業的發展情況，廣東省、香港或國際航空物流公司往往將澳門機場視為備用選擇。然而，本澳機場僅能獲得微薄的停機及搬運處理成本，對跨境再出口的物流供應鏈而言，澳門並未獲得實質效益，令本地的貨運司機，航空安全與保安專家，以至相關的專業人員均難以發展。

此外，現時澳門的航空物流業必須承擔中介角色，對跨境出口的貨品或商戶進行適當監管，並承擔追溯責任，惟本澳對航空貨運業務缺乏相應的法律法規保障，加上社會對航空物流業發展的前景不清晰，難以

吸納青年加入，令行業存在青黃不接的情況。特區政府應加強與業界的溝通，積極研究航空物流業人才需求規劃，並制定針對性的專門課程，因應發展所需培養相應人資，為行業持續發展作好人才儲備。

為此，本人提出以下質詢：

一、過去澳門機場貨運站倉儲能力有限，隨着佔地6.67萬平方米的前置貨站項目落地，【註4】有望在硬件上提升本澳航空物流業貨運站倉儲能力，解決現時航空物流供應鏈的困局。然而，現時本澳禁區內航空打板業務僅外判予一間機構進行，對貨物流轉效率仍然造成一定限制。特區政府會否藉前置貨站落地的契機，為航空打板業務引入更多經營者，增加行業競爭，推動行業營運及提升本澳航空貨運處理能力？

二、本澳物流業發展由於前景不清晰，難以吸引年青人投身而使行業發展受到一定限制。特區政府會否制定航空物流業人才需求規劃，以及因應行業特性，推出專門的培訓課程，為本澳儲備行業人才，應對未來發展所需？

三、特區政府於2011年曾設立物流業發展委員會，聽取物流業界的意見及建議，以協助特區政府制訂、推廣及推行物流業發展的政策、策略和措施。【註5】然而，相關委員會於2017年2月被撤銷，【註6】其後，特區政府雖委任部分前物流業發展委員會成員為經濟發展委員會成員，但據業界反映，由於涉及物流相關內容多樣，缺乏專責委員會，導致不少行業具體訴求難以有效反映。特區政府會否研究重設物流業發展委員會，廣泛吸納行業意見，以對本澳物流業制定更系統的發展規劃？

參考資料：

【註1】澳門國際機場專營股份有限公司：《活動報告2018》，第20版。
https://www.camacau.com/MIA_CAM_backend//documents/ActivityReports/report_12.pdf。

【註2】 中華人民共和國中央人民政府：《澳門國際機場2005年貨運量首次晉身全球80強行列》，2006年8月23日，
http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/jrzg/2006-08/23/content_368558.htm。

【註3】 澳門國際機場專營股份有限公司：《機場大事記》，
<https://www.camacau.com/zh/AboutUs/History>。

【註4】 力報：《提升澳門航空物流能力 機場橫琴前置貨站料明年動工》，2024年12月11日，
<https://www.exmoo.com/article/239943.html>。

【註5】 中華人民共和國澳門特別行政區政府入口網站：《設立物流業發展委員會》，2011年6月14日，
<https://www.gov.mo/zh-hant/news/89714/>。

【註6】 第6/2017號行政法規——修改第12/2011號行政法規《交通諮詢委員會》第3條（1）項。