

2025 年 10 月 28 日 議程前發言

高岸聲議員

推進澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）建設

今屆特區政府高瞻遠矚，以“發揮澳門所長，服務國家所需”為導向，在首份《施政報告》中，創新提出開展四個重大工程項目，當中的“建設澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）”，為澳門航空業注入發展新動能。

現時澳門國際機場的擴建填海工程正在施工，機場將來的土地面積增至 325 公頃，飛機停泊位增至 56 個，旅客接待能力提升至 1,300 萬人次/年，工程將在 2030 年竣工。同時“澳門國際機場橫琴前置貨站項目”，今日早上正式奠基，標誌著澳門機場貨站功能將延伸至橫琴，琴澳航空物流將可無縫銜接，提升澳門作為區域航空樞紐的競爭力。

作為航空業界，我認為在推進“澳門珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）”的建設中，需要發揮“外引內聯”的功能，對外拓展國際旅客，對內聯動橫琴及多元產業發展。就此，本人提出以下三點建議：

一、利用航線資源對外拓展國際旅客

現在澳門機場有 26 家航空公司經營 41 個航點，其中約一半是國際航線，澳門可以利用國際航線資源，進一步拓展國際旅客，建議可以聯動大灣區城市，建立“一程多站”的旅遊路線。因此在政策配套方面，我建議可以推動國際旅客飛到澳門後，再到大灣區其他城市，可以享受 240 小時免簽措施，使國際旅客可在抵澳後，前往大灣區其他城市旅遊，通過延伸旅遊路線的模式，拓展澳門的國際客源，增強澳門作為珠江西岸國際航空運輸樞紐（港）的優勢。

二、對內聯動橫琴聯合建設候機樓

我認為，橫琴可以作為國際與國內航空運輸樞紐(港)的節點，建議可強化澳門與珠海兩個機場的協同發展，推動雙方在橫琴聯合建設候機樓，由於橫琴口岸距離澳珠兩個機場分別是 7 公里/15 分鐘及 30 公里/30 分鐘的車程，雙方合作能實現航空基建設施的“硬聯通”。同時可推動澳門與珠海的民航機制“軟聯通”，以兩個機場互為第二跑道的概念，以橫琴作為轉機節點，聯通澳門的國際航線與珠海的內地航線，創設“經珠澳飛”或“經澳珠飛”的國際及國內聯程轉運模式。

三、創新國際航空貨運通關機制推動多元產業

近年跨境電商及國際航空貨運需求大幅增加，澳門機場現正建設的橫琴前置貨站項目，正是利用澳門的國際航線優勢，及橫琴的地域及空間優勢，互補發展國際航空貨運業務，可強化澳門對外貿易的功能定位，優化粵澳進出口貨物的互聯互通。我建議在橫琴前置貨站的建設期間，可以與內地海關協調跨境航空貨物進出口的政策，利用橫琴的政策優勢，建立創新的報關、清關與通關機制，加快國際航空貨運的流轉，促進澳門產業多元。