



### 大灣區機場分布及定位

#### 珠三角樞紐(廣州新)機場

**選址:** 佛山高明區  
**面積:** 首期航站樓面積37萬平方米, 民航站坪設128個機位  
**總投資:** 419.39億元人民幣  
**工期:** 2024年到2027年  
**首期建設:** 兩條跑道  
 「西一跑道」3800×45米  
 「東一跑道」3600×45米  
 新建旅客航站樓、配套設施等

**交通配套** 高鐵: 彙集廣湛、珠肇、深南3條高鐵  
 高速: 新建佛肇雲高速、江肇第二高速、肇慶至高明(機場西部)高速等途經或直達  
**吞吐量** 旅客: 到2035年達3000萬人次, 到2050年達6000萬人次以上  
 貨物: 到2035年, 年貨郵吞吐量50萬噸; 到2050年, 年貨郵吞吐量220萬噸

#### 珠海金灣機場

**定位:** 打造複合型國際幹線機場  
**航線:** 珠江西岸及周邊地區, 主要發展客運和國內、東南亞貨運航線網絡  
**升級:** 預計2024年完成

#### 澳門國際機場

**定位:** 增強澳門國際機場的功能, 支持澳門機場發展區域公務機業務  
**航線:** 連接澳門飛往世界各地  
**升級:** 機場擴建工程擬2024年下半年填海工程施工, 預計2029年完成

#### 廣州白雲機場

**定位:** 國際航空樞紐機場  
**航線:** 通達歐美、澳洲、非洲及南美等地區  
**升級:** 三期擴建工程: 預計2025年完工

#### 惠州平潭機場

**定位:** 「深圳第二機場」  
**航線:** 服務惠州和深圳東北部、東莞東部、汕尾和河源等地區  
**升級:** 預計2028年完成

#### 深圳寶安機場

**定位:** 加快建設國際航空樞紐, 強化區域航空樞紐機場功能  
**航線:** 增加國家航班航線航點數量, 發展面向東南亞及歐美地區的國際航空客貨運輸網絡  
**升級:** 三跑道、T1、T2航站區等擴建工程預計2026年完成

#### 香港國際機場

**定位:** 鞏固提升香港「國際航空樞紐」地位, 強化「航空管理培訓中心」功能; 發展高增值貨運、飛機租賃和航空融資業務等  
**航線:** 是來往歐美、亞洲及大洋洲航班的轉機點, 是東亞及東南亞國際客運及貨運航空樞紐  
**升級:** 三跑道系統項目預計2024年擴建完成



**廣州建設新機場, 將迎灣區首個「雙機場」運營模式!**「珠三角樞紐(廣州新)機場」項目列入廣東省發改委近日下達的《廣東省2024年重點建設項目計劃》, 最新總投資為419.39億元(人民幣, 下同), 明確將於今年開建, 選址佛山高明, 除了作為廣州國際航空樞紐的重要組成部分外, 還定位為粵港澳大灣區國際航空樞紐之一、大灣區西部綜合交通樞紐。專家指出, 廣州「雙機場」運營並非跟上海等內地「雙機場」城市競爭, 更非跟香港競爭, 而是助建粵港澳大灣區世界級機場群, 與世界三大灣區(舊金山灣、紐約灣、東京灣)分庭抗禮。

大公報記者 方俊明廣州報道

►廣州將成為粵港澳大灣區首個擁有「雙機場」的城市。圖為飛機在廣州白雲機場起降。  
受訪者供圖



# 選址佛山今年開工 廣州將跨入「雙機場」時代

## 珠江西岸添機場 灣區航空布局更優

廣東省發改委近日下達《廣東省2024年重點建設項目計劃》, 「珠三角樞紐(廣州新)機場」項目榜上有名, 建設起年限為2024年到2027年, 意味着最快到2027年, 廣州將成為粵港澳大灣區首個擁有「雙機場」的城市; 在全國範圍內繼北京、上海、成都之後, 廣州將跨入「雙機場」時代。

### 打造灣區西部交通樞紐

據廣州白雲機場統計, 今年首季客量近1960萬人次, 同比上漲近43.2%, 在全國保持領先。而去年白雲機場以超6300萬人次實現年客量「四連冠」, 也是全國唯一年客量超6000萬人次的機場。該機場已開展兩次擴建, 按照機場設計容量為年旅客吞吐量8000萬人次, 目前已近飽和。三期擴建工程正加速進行, 落成後將成為全球最大單體航站樓, 讓白雲機場年旅客吞吐能力有望達1.2億人次、貨郵吞吐量達到380萬噸, 將在全球處於領先地位。

縱觀大灣區現有的廣、深、港3大國際機場, 均集中分布在珠江東岸; 而佛山當前已投用的只有佛山沙堤機場, 受限於軍民兩用的性質等原因, 去年客運旅客運輸量才首次突破100萬人次。因此, 珠三角樞紐(廣州新)機場除了分擔白雲機場逐漸趨向飽和的客流外, 將進一步均衡粵港澳地區的機場布局, 拓展肇慶、陽江、茂名、雲浮等地客運。

目前新機場選址已獲民航局批覆, 推薦場址佛山市高明區更合鎮和肇慶高要區蛟塘鎮交界處。廣東省發改委透露, 首期建設一組兩條遠距平行跑道, 以及旅客航站樓、配套設施等; 遠期預留第三條跑道建設條

件。據規劃, 新機場到2035年旅客吞吐量3000萬人次, 到2050年達6000萬人次以上, 將成為粵港澳大灣區國際航空樞紐之一、廣州國際航空樞紐的重要組成部分、大灣區西部綜合交通樞紐。

### 建設「軌道上世界級機場群」

珠三角樞紐(廣州新)機場將成為「機場+高鐵+地鐵+高速公路」的立體交通樞紐, 在填補珠江西岸地區航空資源缺口的同時, 優化粵港澳大灣區機場群布局。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥指出, 廣州「雙機場」運營不是與上海等內地「雙機場」城市的競爭, 更不是跟香港國際機場的競爭; 而是通過珠三角樞紐(廣州新)機場的建設, 釋放珠江西岸的航空市場潛力, 促使整個大灣區經濟要素優化配置, 進一步提升粵港澳大灣區世界級機場群的競爭力, 在與舊金山灣、紐約灣、東京灣三大灣區競爭中更具優勢。

目前「軌道上的大灣區」正加速建設, 僅廣州地鐵集團今年便將在大灣區全面推進在建23條654公里的地鐵和城際線路的建設; 未來, 大灣區主要機場可通過軌道交通連接, 形成便捷通達、高效接駁的「軌道上的世界級機場群」。鄭天祥建議, 粵港澳大灣區機場群亦加快合作機制創新, 真正實現合理分工和差異化經營, 在建設粵港澳大灣區世界級機場群過程中「勇挑大樑」。



▲圖為旅客經白雲機場出行。  
大公報記者方俊明攝



▲珠三角樞紐(廣州新)機場將打造大灣區西部綜合交通樞紐, 促進灣區資源優化配置。  
大公報記者方俊明攝

### 穗深機場20分鐘直達 互為第二機場

【大公報訊】記者方俊明廣州報道: 對於珠三角樞紐(廣州新)機場布局佛山高明, 中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為, 這是填補了珠江西岸沒有國際航空樞紐的空白, 同時促使廣州都市圈向外輻射, 為粵港澳大灣區「西建東優」機場整合提供有力支撐。而隨着連接廣州白雲機場和深圳寶安機場的廣深第二高鐵路建設加速, 廣深兩大機場將20分鐘互達, 可互為對方第二機場, 進一步提升大灣區世界級機場群的競爭力。

隨着粵港澳大灣區機場群加速建設, 廣深機場間的互聯互通備受關注。東莞市發改局透露, 廣深第二高鐵路東莞段取

得突破性進展。東莞市轄地綜合交通樞紐工程近期獲批建設, 擬今年投資130.6億元人民幣開建東莞市區高鐵路「東莞中心站」。而途經「東莞中心站」的廣深第二高鐵路, 最快擬今年啟動建設, 2029年建成; 屆時廣深兩大機場將最快可20分鐘互達, 如此快捷的「空鐵聯運」將促使廣深機場可互為對方「第二機場」。

目前正在加快建設的廣州白雲機場三期擴建工程, 在新建的第三航站樓前建設綜合交通中心, 規劃引入「廣深第二高鐵路」、廣珠(澳)高鐵路等6條高鐵路。廣深第二高鐵路建成運營後, 從白雲機場至深圳寶安機場只需20分鐘可互達; 而該新線還規劃通過南延線與廣深港高鐵路在深汕北站交匯, 從而連通香港。

### 上月內地CPI同比增0.1% 漲幅回落

【大公報訊】記者倪巍晨上海報道: 國家統計局數據顯示, 內地物價總額溫和上漲, 3月全國居民消費價格(CPI)同比上漲0.1%, 漲幅較前值回落0.6個百分點, 連續兩個月保持正增長; CPI環比從上漲1%轉為下降1%, 時隔三個月再度轉降。當月, 工業生產者出廠價格(PPI)同比下降2.8%, 降幅擴大0.1個百分點; PPI環比下降0.1%, 降幅收窄0.1個百分點。分析稱, 上月通脹主要受到需求、春節錯位, 以及偏高基數的影響, 鑒於核心CPI溫和上漲, PPI環比跌幅趨於收窄, 物價總體延續「弱

復甦」態勢, 今年物價走勢有望整體偏溫和。國家統計局城市司首席統計師董莉娟介紹, 春節後消費需求季節性回落, 加之市場供應總體充足, CPI同比漲幅有所回落。3月CPI同比變動中, 價格翹尾和新漲價因素影響分別約-0.3和0.4個百分點, 剔除食品、能源等價格後的核心CPI同比上漲0.6%, 保持溫和升勢。廣開首席產業研究院資深研究員馬泓表示, 「剔除節假日因素後, 內地零售消費整體延續溫和復甦勢頭, 是拉動經濟增長的重要力量」。

### 商務部: 歐盟對華補貼調查不公開不透明

【大公報訊】據新華社報道: 中國商務部貿易救濟局主要負責人10日在布魯塞爾會見歐盟委員會官員, 第一時間就歐盟對中國風力渦輪機供應商發起補貼調查以及再次發布關於中國經濟存在「嚴重扭曲」的報告等問題進行嚴正交涉。中方指出, 歐盟9日宣布依據《外國補貼條例》對中國在歐盟五國風力渦輪機供應商發起調查, 這是近2個月內歐方利用該條例對中國企業發起的第四起調查案件。中方認為, 歐方迄今依據該條例發起的調查均針對中國新能源相關企業, 目標指向明顯。歐方在調查過程中, 肆意歪曲補貼定

義, 程序標準不公開不透明, 是一種以公平競爭之名損害公平競爭環境的保護主義行為。中方對此表示強烈不滿和堅決反對, 敦促歐方立即停止和糾正錯誤做法。中方還就歐盟10日再次發布關於中國經濟存在「嚴重扭曲」的報告表達嚴正立場。中方指出, 世界貿易組織規則並不存在經濟「嚴重扭曲」的概念和標準, 歐方以單方制定的所謂「嚴重扭曲」標準來評價中國市場經濟完全不符合事實, 將給中歐經貿關係帶來消極影響和不確定性。中方將密切關注歐方後續動向, 並保留採取一切必要措施的權利。