

# 推進機場三跑 鹽田港口擴充 供應鏈增效率 深圳海空基建提速 建「數智港區」



▲深圳新建鹽田港區東作業區，打造靠泊等級最高、建設標準最高的港區。圖為深圳鹽田港，停滿大型集裝箱船。網絡圖片

**新型基建** 深圳市七屆人大四次會議14日召開。

「建設國際航空樞紐，推進空港型國家物流樞紐建設，打造世界級臨空經濟帶。」首次寫進深圳市政府工作報告，相關表述迅速引起社會各界關注。目前，位於深圳西部的深圳機場三跑道擴建工程正在推進行；深圳機場北側，投資百億的深圳港寶安綜合港區項目加緊建設；在深圳東部，新建鹽田港區東作業區，將打造靠泊等級最高、建設標準最高的「數智港區」。上述三大百億級海空交通基礎設施項目完成後，有效促進「一帶一路」供應鏈高效流動。



▲深圳機場三跑道擴建工程正在推進行，滿足8000萬年旅客吞吐量、260萬噸貨郵吞吐量目標。圖為南方航空公司一架客機從深圳機場起飛。新華社

大公報記者 郭若溪深圳報道

在深圳機場，2020年開建的三跑道擴建工程場地陸域形成及軟基處理工程項目正在推進行，海堤、跑道區、滑行道、土面區、水面區、場區圍堰、穿越道及繞行滑行道共七大功能分區初顯。

## 機場北側綜合港區加緊建設

第三跑道位於深圳機場二跑道和沿江高速之間，平行設置於二跑道西側，長3600米，寬45米，飛行區按照最高等級4F級建設，建成後可起降A380等各大型客機。

項目建成後，可使深圳機場滿足年旅客吞吐量8000萬、貨郵吞吐量260萬噸的需求目標，有效提升機場運行保障能力，還將進一步強化深圳機場服務大灣區區域發展的能力，與在建的深中通道、深茂鐵路等重大交通基礎設施共同構建粵港澳大灣區現代綜合交通運輸體系，助推大灣區世界級城市群和機場群建設，助力國家「一帶一路」戰略。

國家高端智庫、中國綜合開發研究院研究員宋丁表示，深圳機場位於大都市圈的中心地帶，城區也以機場為核心進行產業布局，這在全世界都非常罕見，也極有前瞻性，「深圳機場身處黃金內灣核心區域，擁有高效便捷的立體交通聯絡體系，有先天條件推動灣區各區域『對流』，已成為大灣區的靈魂機場。」

而在深圳機場北側，投資百億的深圳港寶安綜合港區一期工程項目加緊建設，在150餘萬平方米的空間上，深圳將建設2個5000噸級通用泊位和1個5000噸級、2個1000噸級多用途泊位，設計吞吐量達250萬噸/年，物流倉儲、冷鏈物流、物流供應鏈服務中心等，一體化管控平台，建立數據區的規模化碼頭，將有效提升寶安港區的港口基礎設施水平，降低腹地生產企業運輸成本，促進港區後方臨港工業和工業園區的產業發展。

在深圳港鹽田港區東作業區集裝箱碼頭工程現場，碼頭主體、地庫處理等工作正在進行中。鹽田港東作業區規劃建設20萬噸級大型專業化集裝箱泊位，沿着1400餘米長的岸線，可布置3個20萬噸級集裝箱泊位，與目前鹽田港中作業區共同承擔遠洋幹線運輸。

## 鹽田再建3個20萬噸級泊位

港口貨運是深圳支柱產業之一。深圳將建設靠泊等級最高、建設標準最高的港區，碼頭按可靠泊3.2萬TEU船舶設計，堅持基礎設施高品質，主體結構按照50年不大修的原則設計，打造世界一流港口的新標桿。作為「一帶一路」的重要出海口，項目建成後，將有效促進粵港澳大灣區的資源整合和共享，在促進供應鏈高效流動方面為沿線各國實現更緊密合作提供支撐。

從新項目起步，深圳港口建設邁向更深入的「智慧時代」。深圳打造全球領先的「1+2+N」數智港區建設高度自動化的集裝箱港區。港區將基於5G、北斗、物聯網、雲計算、大數據、數字孿生等新一代信息技術，構建一體化管控平台，建立數據區的規模化碼頭，將有效提升寶安港區的港口基礎設施水平，降低腹地生產企業運輸成本，促進港區後方臨港工業和工業園區的產業發展。

## 深圳機場客貨運快速恢復

從新項目起步，深圳港口建設邁向更深入的「智慧時代」。深圳打造全球領先的「1+2+N」數智港區建設高度自動化的集裝箱港區。港區將基於5G、北斗、物聯網、雲計算、大數據、數字孿生等新一代信息技術，構建一體化管控平台，建立數據區的規模化碼頭，將有效提升寶安港區的港口基礎設施水平，降低腹地生產企業運輸成本，促進港區後方臨港工業和工業園區的產業發展。

從新項目起步，深圳港口建設邁向更深入的「智慧時代」。深圳打造全球領先的「1+2+N」數智港區建設高度自動化的集裝箱港區。港區將基於5G、北斗、物聯網、雲計算、大數據、數字孿生等新一代信息技術，構建一體化管控平台，建立數據區的規模化碼頭，將有效提升寶安港區的港口基礎設施水平，降低腹地生產企業運輸成本，促進港區後方臨港工業和工業園區的產業發展。

## 深圳三大百億級交通基建

▲深圳機場三跑道擴建工程現場。受訪者供圖



### 深圳港寶安綜合港區一期

在深圳機場北側，投資百億的深圳港寶安綜合港區一期工程項目加緊建設，在150餘萬平方米的空間上，深圳將建設2個5000噸級通用泊位和1個5000噸級、2個1000噸級多用途泊位，設計吞吐量達250萬噸/年，物流倉儲、冷鏈物流、物流供應鏈服務中心及其配套設施完善

### 深圳寶安國際機場三跑

總投資123.3億元（人民幣，下同），滿足機場年旅客吞吐量8000萬、貨郵吞吐量260萬噸的目標，有效提升機場運行保障能力，有力支撐深圳國際航空樞紐和粵港澳大灣區世界級機場群建設



▲船舶調度中心實時監控現場。受訪者供圖

### 深圳鹽田港東作業區一期

項目總投資約144.9億元。規劃建設20萬噸級大型專業化集裝箱泊位，沿着1400餘米長的岸線，可布置3個20萬噸級集裝箱泊位，與目前鹽田港中作業區共同承擔遠洋幹線運輸

## 面對全球競爭 協商分工覓商機

**明確定位**

深圳推進海空交通大項目建設，可以利好大灣區相關行業發展。香港空運運輸業協會會長林志偉回應查詢時表示，大灣區各地政府應開會對接，分配好各自的發展方向以及分工，否則看不到商機，只有危機，「如果大灣區要與世界其他地方競爭，大家要坐下來商量，做好分工，惡性競爭只會損害大灣區的發展。」

林志偉談及，機管局於東莞設立的「香港國際機場物流園」，拓展海空貨物聯運，增強香港機場的競爭力。通過東莞的物流園，內地出口貨物可預先完成入倉打板，再送至機場貨運碼頭，毋須重複檢查程序而直接轉運海外。他希望，灣區各城市均能分配好各自的角色和功能，強化自身優勢，使整個大灣區受益。

香港物流及供應鏈多元技術研發中心（LSCM）特珠項目總監倫婉霞表示，香港可以在國際聯繫、自由貿易便利化和數字化方面發揮作用，並提供法律、金融等服務支持。

倫婉霞補充道，隨著大灣區貨物量增加，香港可在軟件方面多做一些，配合深圳的硬件，增加區內連接、提升效率，繼而提升粵港澳大灣區在國際舞台的地位。「要做大個餅，提升成本效益，把吸引力做出來，吸引更多付貨人來用港口，促進區內貿易增長。」

## 深圳機場客貨運快速恢復

### 客流量

- 今年1月，深圳機場單日客流量最高達**15.6萬人次**，達到2019年同期水平。
- 航班量同比**增長超25%**，航班正常率同比2019年**提升7.95%**。

### 通航點

- 深圳機場國內客運通航點已恢復至**130個以上**，與2019年持平。
- 單日最高保障航班起降**1100架次**，達2019年高位水平。
- 今年1月份共保障航班**2.9萬架次**，同比增長25%，恢復至2019年**九成以上**。

### 貨運量

- 2022年深圳機場貨運吞吐總量穩居內地第三，其中全年空運跨境电商貨量同比**增長38.2%**。

大公報記者郭若溪整理



▲去年12月，鹽田港跨境电商運營中心正式啟用。資料圖片

## 灣區航運量穩增 優勢互補顯著

**業界心聲**

深圳推進海空交通大型基建發展，包括興建第三條機場跑道。有香港學者引用數據指，內地航空客運量以每年4.5%增長速度持續上升，華南與珠三角一帶航空需求越來越大，有關交通基建將有利兩地優勢互補。有旅遊業界人士指出，香港國際機場的優勢是「直航點夠多、服務夠好」，無需擔心被搶去客源。

香港中文大學航空政策研究中心高級顧問羅祥國指出，內地在疫情前評估，2030年珠三角一帶，每年的航空客運量可達至2.8億人次，雖然疫情令過去兩、三年升幅放緩，但社會復甦後，航空客運量只會增加，沒有減少，「深圳機場建三跑，廣州白雲機場建第四、五跑，就是為了未來客運需求，個餅（客量）只會越來越大，以往大灣區內各城市的國際旅客，七至八成也必須使用香港國際機場出入，隨着內地機場跑道擴建，比例在近年已經逐步收窄。」

### 香港機場航點多 享優勢

羅祥國強調，就算部分國際旅客改用內地機場入境，香港機場「航點多、服務好」的優勢仍在，三地機場只會形成良性競爭。

香港旅遊促進會總幹事崔定邦表示，香港國際機場的航點多，舉例從香港往來日本，有九個直航點，不用擔心被搶去客源，內地機場的機場優勢在於內地直航點，舉例要前往內蒙古，香港就沒有直航機，必須到內地轉機，深圳擴建三條跑道，香港同時提供便捷的陸路交通服務，將可達至雙贏。

大公報記者賴振雄

## 2035年大灣區7機場將擁17條跑道

**連通全球**

發達的航空運輸能力和臨空經濟是世界級灣區的核心增長極之一。在粵港澳大灣區，隨着區域經濟一體化和城市化進程的不斷發展，以深圳寶安機場、廣州白雲機場、香港國際機場三大國際航空樞紐為引領的世界級機場群正迅速崛起。

目前，粵港澳大灣區擁有7座運輸機場，包括香港國際機場、廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場三

座國際航空樞紐，澳門國際機場和珠海金灣機場兩座幹線機場，以及佛山沙堤機場和惠州平潭機場兩座支線機場。

### 目標旅客吞吐量4.2億人次

據國際航空運輸協會IATA Consulting預測，到2030年，粵港澳大灣區航空客貨運需求將達3.87億人次和2000萬噸。然而，目前灣區機場群主要樞紐機場均達到或即將達到飽和運行狀態。

因此，灣區內的主要機場均在開展改擴建工程規劃建設，還將新建1座珠三角樞紐（廣州新）機場。到2035年，粵港澳大灣區機場群7座運輸機場將擁有17條跑道，預計目標旅客吞吐量約4.2億人次，貨郵吞吐量超過2000萬噸，客貨保障能力比2020年約提升一倍。未來的粵港澳大灣區將依靠世界級機場群，連通全球。

深圳特區報