

港加強多式聯運 航空業疫後再起飛

袁志樂：轉機方便是樞紐機場重要一環

高質量發展 名家談 11

《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確支持香港提升國際航空樞紐地位，經過3年疫情，香港航空業重新起飛，但目前正面臨人手不足、航空公司運力恢復需時等挑戰。

香港中文大學航空政策研究中心政策研究及知識轉移主任袁志樂表示，香港要進一步提升國際航空中心的地位，須從四方面入手。一是從航點覆蓋和航班頻率兩方面強化航空網絡；二是提升航空公司的服務水平；三是加強多式聯運，增強與大灣區的聯繫；四是改善工作環境，吸引年輕人入行。

大公報記者 林靜文

▶袁志樂認為，機場覆蓋更多航點，可有助吸引更多乘客前來轉機。



香港國際機場交通聯繫（截至3月底止年度）

分項	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
使用陸路跨境交通的客運量(人次)	204.1萬	197.1萬	151.9萬	0	0
海天客運碼頭客運量(人次)	256.9萬	249.4萬	189萬	2.5萬	10.4萬
海路跨境港口數量(個)	9	9	9	4	1

註：近年數字急跌是受疫情影響

資料來源：機管局



香港國際機場與大灣區其他城市合作

客運

海天客運碼頭

海天客運碼頭的快船服務連接大灣區9個口岸（下表），方便區內旅客經香港國際機場往來全球超過200個航點。乘搭快船的旅客可在部分口岸使用預辦登機服務，以領取登機證及託運行李。

東莞虎門	廣州南沙	廣州琶洲
澳門（外港客運碼頭）	澳門（氹仔）	深圳福永
深圳蛇口	中山	珠海九洲

海天中轉大樓（預計今年內啟用）

海天中轉大樓及相關封閉行車橋的建造工程已大致完成。在獲得法定批准後，海天中轉大樓及專用接駁巴士將於2023年開始營運，服務經港珠澳大橋往來香港國際機場及珠海和澳門口岸設施的旅客。

城市候機樓（未來數年內增至30個）

機管局行政總裁林天福早前透露，未來數年大灣區內「城市候機樓」增至30個，相信灣區內各機場良性競爭，有效促進區內航空產業愈做愈大。

「經珠港飛」直通客運服務（預計今年內落實）

「經珠港飛」客運項目將為旅客提供無縫的服務。內地旅客透過港珠澳大橋，可更方便地使用香港國際機場來往世界各地，旅客亦可經珠海機場往來內地城市。

貨運

東莞「香港國際機場物流園」

大灣區出口貨物可將安檢、打板及收貨等程序，推前至在東莞完成，然後經貨輪運送至香港國際機場禁區，直接轉口到世界各地，省卻於香港國際機場重複安檢的程序。

空側海空聯運貨運碼頭

香港國際機場空側轉運處理設施及聯運貨運碼頭的設計工作已於2022/23年度展開，機管局計劃於2025年完成興建這些永久設施。

珠海「航空產業工業園」（正與珠海當局探討）

雙方將合作打造港珠澳航空產業園，在飛機維修保養及改造及裝配中心、飛機零部件代工生產及配送中心、飛機工程培訓及專業研究中心等方面合作。

香港國際機場服務範圍擴大至大灣區其他城市



多式聯運如何提升運輸效率？

多式聯運是指將公路、鐵路、航運、航空等運輸方式中的兩種或以上有機地結合在一起，通過協調、轉換、銜接等方式，形成高效、便捷的綜合運輸體系，以滿足貨物運輸的需要。這種運輸方式具有產業鏈條長、資源利用率高、綜合效益好等特點。

香港目前的多式聯運方式以海空聯運為主。客運方面，香港國際機場設有海天客運碼頭，旅客可從大灣區9個口岸碼頭辦理出境手續，隨後乘坐快船到達香港機場，而無需辦理入境香港手續即可進入機場登機，反之亦然。至於貨物，亦可經水路運往香港國際機場，然後用空運模式將貨物運往世界各地。

此外，隨著港珠澳大橋開通，香港亦正研究拓展陸空聯運。其中，海天中轉大樓預計在年內啟用，屆時來自粵港澳大灣區的陸空轉乘乘客可乘搭獲香港機場管理局批准的陸路交通工具，經港珠澳大橋到海天中轉大樓，進入香港國際機場和轉乘飛機離境。

中轉大樓連接海天客運碼頭及港珠澳大橋



東莞設物流園 吸引貨品在港出口

區域分工

機管局近年積極透過海空聯運，進一步提升大灣區貨物轉運服務的時間效率及成本效益，並在東莞建設「香港國際機場物流園」，以及在機場新增「空側海空聯運貨運碼頭」。

東莞進明國際貨運代理董事長林志偉表示，這些配套能便利香港空運持份者和內地貨運，有助將貨物帶回香港出口。

行政長官李家超早前曾率訪團到訪「東莞—香港國際空港中心項目」，考察該全球首個直達機場空側的跨境海空聯運項目的運作。李家超形容，這個項目對他而言格外有意義和親切，因為在他擔任保安局局長期

間，特區政府已大力推動將機場上游安檢延伸至東莞，以促進物流業更高效發展。

貨物空運向低增值電商貨轉型

林志偉當日作為物流園內其中一名倉庫營運代表，與大灣區訪問團見面，並與李家超交流。林志偉向《大公報》介紹，目前「東莞物流園」已有35間貨代公司、17家航空公司、4間倉庫，以及3間貨運站進駐。公司現時正積極參與相關項目，並在短短4個月內與16間貨代公司簽署合作，部分客戶更積極從內地爭取貨物，陸續開展貨物測試階段，相信未來數月將有明顯增

長。

在後疫情時代，香港空運業近年出現一個新常態，林志偉指出，隨着內地航線服務愈趨成熟，加上多個城市推出補貼計劃，以及空運貨從過往高價值的電子產品向低增值的電商貨轉型，目前香港與內地的空運價格已出現明顯差距，使不少貨物優先選擇內地出口。「幸好機管局3年前當機立斷，與東莞市人民政府簽署合作，希望能通過這個配套，從內地直接交貨到東莞，再透過香港專業的空運服務，將貨物帶回香港出口。」

節省50%成本 提升競爭力

在新聯運模式下，大灣區出口

貨物可將安檢、打板、收貨等程序，推前至在東莞完成，然後經貨輪運送至香港國際機場禁區，直接轉口到世界各地，省卻於香港國際機場重複安檢的程序。機管局預計，當物流園及新模式全面運作後，預期營運成本可減少約50%，貨物處理時間亦可節省約三分之一。

談及未來如何與大灣區進一步融合，林志偉直言：「若只專注本地業務，只會加速被邊緣化的情況。」在他看來，香港本地空運企業應積極北上發展，包括在內地不同城市開分站、拓人脈、增客戶群等，將香港乃至大灣區的資源協同共享，保持港企的優勢和影響力。



▲東莞物流園進駐企業代表與李家超交流。



▲貨物經物流園到香港國際機場出口，可節省一半成本。