

大公報社評

井水集

香港航空樞紐地位需要不斷鞏固

增加股市流動性

香港航空業將在明年實現全面復常，機場「三跑」系統也將在明年完成，多年來困擾香港的機場容量不足問題將迎刃而解，航空業大發展的機遇來了。航空業界要把握機會，積極開拓「一帶一路」國際航線，更好發揮連接大灣區和「一帶一路」沿線各國的超級聯繫人作用。特區政府、機管局也要早為之備，積極宣傳推介，向全球航空公司廣而告之「我們已經準備好了」。

過去20年間，香港航空業呈現高速發展之勢。國際機場客運量由當初每年2800萬人次，攀升至2019年的7470萬人次；航點由以前的120個擴張至220個，其中「一帶一路」沿線站點44個；航空公司數目則從60家增至120家。香港機場因此成為全球第三大國際機場，也是當之無愧的亞洲地區的航空樞紐。

為了加強香港航空業競爭力，特區政府多年前決定興建第三條跑道。「三跑」去年7月已投入服務，運作順利，隨着擴建二號客運大樓、興建T2客運廊、新旅客捷運系統及行李處理系統等其他配套工程明年完成，客運量將增加50%，每年能接待1.2億人次，香港國際

機場將如虎添翼。

令人欣喜的是，當機場基建趨向完善之際，香港航空業的復甦勢頭也非常強勁，目前客運量已達到疫前6成，虧損多年的國泰航空已轉為盈利。最為重要的是，國家支持香港發展國際航空樞紐。國家主席習近平在去年「七一」重要講話中，勉勵香港抓住國家發展帶來的歷史機遇，主動對接「十四五」規劃、粵港澳大灣區建設和「一帶一路」高質量建設等國家戰略。中央全力支持香港同世界各地展開更廣泛、更緊密的交流合作，吸引滿懷夢想的創業者來此施展抱負。

「背靠祖國、聯通世界」是香港的獨特優勢，也是香港「一國兩制」特色的體現。隨着航空業全面復甦，機場「三跑」系統完成，明年是香港航空業發展的關鍵之年。當然，生意不會自動送上門來。特區政府和機管局需要抓緊時間走出去，與全球航空公司聯繫，告訴他們香港已有更多的飛機停泊位，歡迎他們進駐香港及增加國際航線和班次。香港機場也要與本地航空公司聯手，加大對「一帶一路」國家和地區的

市場推廣力度，通過參與國際航展、舉辦商業洽談等方式，鼓勵更多國際航空公司選擇香港作為中轉站和目的地。同時，香港要繼續推動旅遊業發展，提供更豐富的旅遊產品和增值服務，增加旅客和貨運需求。

不管世界如何改變，中國作為帶動全球經濟增長火車頭的角色不變，而粵港澳大灣區則是中國發展最快、潛力最大的區域之一，全球航空業界希望分享中國經濟增長的成果，都不能不重視香港的重要橋樑地位。而香港在拓展航空業的同時，更要勤練好「內功」，解決自身的一些「樽頸」問題，包括進一步提升航空公司的服務水平，推廣香港「好客之都」的形象，以及進一步拓展「多式聯運」，完善香港國際機場與大灣區內地城市的陸海陸接駁。

目前各行各業都缺人，這也是香港航空業發展面對的一大掣肘。好在特區政府已決定引入外勞，機場外勞最快在聖誕節期間投入服務，有助緩解燃眉之急。長遠而言，航空業需要進一步改善工作環境，吸引年輕人入行，推動航空業可持續發展。

受各種因素的影響，港股近來表現疲軟，成交量萎縮。行政長官李家超昨日表示，決定由財政司司長陳茂波成立小組，專責研究如何增加本港股市的流動性。此舉對於鞏固香港作為國際金融中心地位，具有重要意義。

今年以來，港股在不少日子的成交額不足800億元，日均成交額約1100億元，僅與在美國上市的英偉達的日均成交量相當。8月15日當天，本港約850隻股票零交易，而交易額不足10萬元的股票則超過1000隻，佔比為53%。港交所近來頻頻與銀行等金融機構接觸，就如何增加市場流動性交換意見。

股市流動性取決於三個因素：交易的即時性、交易的低成本性、股票數量巨大。從技術上而言，增加流動性的主要方法，包括降低印花稅、延長股市交易時段、推出更多衍生產品等。其中，前者是較容易見效的做法。目前香港的股票印花稅是0.13%，但買賣雙方都要支付。相比之下，英國的印花稅為0.5%，買方支付；美國股市沒有印花稅；新加坡則為0.2%，買方支付。香港的印花稅其實不算高，但如果能下調，相信對提高交易量會有所幫助。

內地的股票印花稅為0.1%，且由單方面支付，原來就比香港低。近日內地為增加流動性考慮，將印花稅減掉一半，變成0.05%，交易成本就更低了。由於香港股市有不少內地投資者，兩地印花稅差別擴大，難免影響內地股民投資香港股市的積極性。若本港的印花稅與內地相向而行，相信能提高內地股民投資港股的積極性。

當然，單憑調整印花稅不一定能增加股市流動性，因為影響股民投資的最重要因素是對市場前景的看法。對特區政府來說，搞活經濟，吸引更多投資者，是振興香港股市的根本之道。

龍眠山

完善海陸接駁 吸引大灣區旅客經港轉飛全球

做強多式聯運 鞏固港航空優勢



隨着廣深港高鐵、港珠澳大橋等多項大型跨境基建近年相繼落成，香港國際機場已跟整個大灣區建立了緊密、多向度的海、陸、空聯運網絡，「多式聯運」更已成為香港機場強化雙門戶功能的重頭錘。機管局首席營運總監張李佳蕙回覆《大公報》查詢時表示，正致力完善香港國際機場與大灣區各大城市的海、陸、交通接駁，方便旅客透過「多式聯運」服務，經由香港國際機場前往世界各地或進入大灣區。

大公報記者 文梓

香港國際機場處於大灣區中心，毗鄰港珠澳大橋，位置優越，一直扮演着聯繫大灣區及全球，尤其是「一帶一路」沿線國家及地區的雙門戶角色，每年有1400萬內地旅客取道香港飛往世界。財政司司長陳茂波早前表示，未來要進一步優化「多式聯運」的網絡和運作，發揮好香港作為大灣區區域航空樞紐的地位，成為內地和國際旅客往返大灣區的首選門戶。

經港珠澳大橋轉機 毋須過關

香港近年不斷加強「多式聯運」，透過結合空運、海運和陸路運輸服務，促進在大灣區物流鏈的關鍵角色。機管局亦正在積極推動多個工程項目，除了海天客運碼頭可通過快船服務連接大灣區9個口岸碼頭，作為其延伸項目的海天中轉大樓亦將於短期內啟用，屆時經港珠澳大橋前往香港國際機場轉機的過境乘客，可直達機場禁區和前往登機閘口，毋須在香港再辦理出入境手續。

此外，機管局亦在大灣區多個城市設有城市候機樓，張李佳蕙稱，未來城市候機樓數目將增加至30個。通過上述的設施及服務，大灣區旅客可在出發地預先登記、辦理出境及行李託運手續，領取登機證，隨後乘坐高速快船或客車直達香港國際機場禁區登機。

「過去香港做得比較多是飛機轉飛機，下一步要多做經海運、陸運來香港轉飛機。」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，旅客轉機有多方便，是鞏固和提升香港作為樞紐機場的很關鍵一環。

除了機管局，本地不少航空公司亦正積極拓展「多式聯運」產品。其中，國泰航空就推出了「海天一票通」和「陸天暢行通」產品，便是讓內地旅客可通過搭乘快船或跨境巴士，來港轉乘航班前往全球其他目的地。

積極配合 航企力拓相關產品

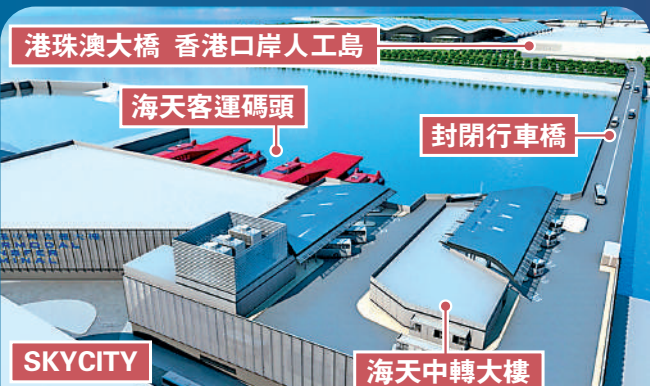
此外，國泰航空去年9月還與招商蛇口郵輪母港深化合作，共建「港口即機場」的蛇口模式。國泰中國大灣區總經理任梓文表示，團隊正積極拓展「多式聯運」產品，其中位於蛇口碼頭的國泰貴賓室，最快將於本月底開幕，料將成為全球首個在碼頭的航空公司貴賓室；未來也不排除與跨境巴士公司達成合作協議，增加陸空聯運產品。

至於香港航空，去年與珠江客運合作推出「優悠通」代碼共享計劃，將香港國際機場與大灣區6個主要客運碼頭共享相連，包括深圳蛇口、深圳福永、廣州蓮花山、廣州南沙、中山及東莞虎門。

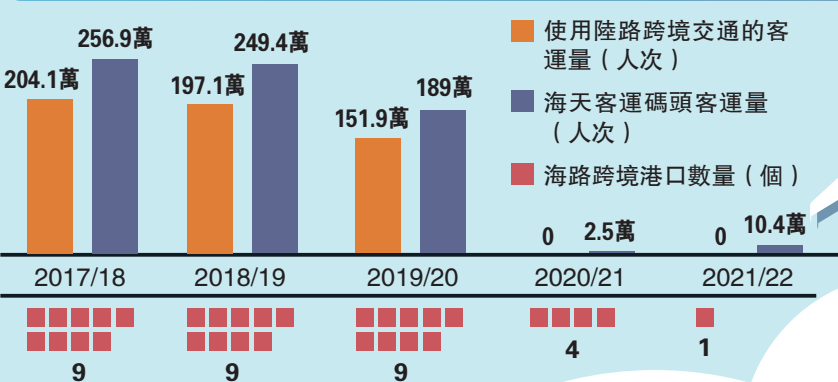


▲現時旅客可從大灣區9個口岸碼頭，乘快船直達香港國際機場。

中轉大樓連接海天客運碼頭及港珠澳大橋



香港國際機場交通聯繫 (截至3月底止年度)



註：近年數字急跌是受疫情影響 資料來源：機管局

什麼是多式聯運？

話你知 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，香港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，乘坐快船到達香港機場。另隨着港珠澳大橋開通，香港亦正拓展陸空聯運。

數看機場與大灣區聯繫

- 快船轉駁 • 連接9個口岸
往內地/澳門客車 • 前往超過110個目的地
廣州南到香港國際機場 • 約70分鐘 (廣深港高鐵)
珠海到香港國際機場 • 約45分鐘 (港珠澳大橋)

資料來源：機管局

▼旅客從大灣區內地城市經港珠澳大橋到香港國際機場轉機，毋須再辦理出入境手續。

香港不斷優化「多式聯運」網絡

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，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

海天中轉大樓 (短期內啟用)

- 日後經港珠澳大橋前往香港國際機場轉機的過境乘客，可直達機場禁區前往登機閘口，毋須在香港再辦理出入境手續

內地城市候機網絡

- 未來會進一步擴展香港國際機場在內地城市的候機網絡，有關網絡將由現時19個增加至30個



▲貨物在東莞物流園完成安檢等程序後，直送香港機場出口。

東莞「香港國際機場物流園」

- 機管局正跟東莞開拓新的「海空貨物聯運」模式，讓內地出口貨物的相關航空安檢、裝箱、打板及收貨等程序，推前至在東莞完成，然後以水路直接運達香港機場，再馬上轉運到世界各地

