



香港航空貨運表現一直處於世界前列。若要鞏固區內的物流樞紐地位，特區政府必須加速完善交通配套和培育行業人才。

### 經濟觀察家

按照2024年的統計數據來看，珠江三角洲數座機場的總貨運吞吐量加起來，數字已經突破900萬公噸大關。放眼全球，這是史無前例的成就。這足證中國在世界物流運輸中佔有舉足輕重的定位。

# 雙管齊下 鞏固香港物流樞紐地位

航空縱橫 簡浩賢 李瀚明

航空貨運市場的規模和增長自上世纪七十年代以來就未曾改變，彼時本港經濟騰飛，不少貨物已經有需要經飛機出口海外；八十年代內地改革開放接棒，本港和珠三角城市「前店後廠」，航空貨運需求更是有增無減；九十年代時候，啟德已經以180萬公噸的成績，高居世界首位，而這一成績更是保持近30年至今，與美國聯邦快遞的總部孟菲斯機場難分伯仲。香港取得世界前二的航空貨運成績，一方面是世界各地消費者對中國製造投下的信任票，另一方面也是世界各地航空公司對香港國際航空樞紐地位投下的信任票。

發展過程當中當然會面臨很多複雜多變挑戰。廣深機場這幾年來成績突飛猛進，整個粵港澳大灣區新增的需求，廣深幾乎瓜分殆盡。與10年前的2014年相比，香港的吞吐量一直在400到500萬公噸之間來回徘徊，而廣深則從當年240萬公噸，成長到今日430萬公噸。換言之，珠三角10年來新增的240萬公噸貨物中，有四分之三多流向了廣深，香港只分到四分之一的份額。

曾經有學者研究指出，內地貨運市場的走勢強勁主因在於內地勞動力市場成本及效益，將此等差異歸因為人工成本。但假如我們放眼2018年，當時香港機場錄得史上最高的512萬公噸紀錄；而2014年到2018年四年間所增加的140萬噸貨物當中，有52%流向了香港。內地勞動力成本較低也非一日兩日，今日內地人工一定貴過當年，但內地人工水漲船高，緣何香港吸引貨物增量的能力反而今時不比往日？

在今時今日香港機場三跑擴建完成、架次數量有所增加的背景下，如何將需求配合到供給，如何將新增架次轉化為客貨增量，繼續鞏固香港的航空樞紐地位，最終以投資效益回饋香港社會、保持香港世界級機場的重要定位，是需要業界乃至本港社會討論的議題。

筆者建議可從交通及人才方面具體分析：

### 完善交通配套網絡

誠如之前所提及到，內地自改革開放以來，與本港形成前店後廠之勢，本港航空貨運行業所運貨物，尤其是離港貨物，也多數來自內地，尤其是深圳、東莞等製造業為主的鄰近城市。因此，香港機場的貨運速度便利，很大程度上取決於機場來往深圳等內地城市的便利性和效率；從機場到陸路過境管制站之間的道路，對於航空貨運行業而言可說是生命線一般的存在。

自2007年深圳灣管制站開通以來，來往香港機場和內地的貨車即無需繞經皇崗，從時間上大為節約；而新田到藍地一段的元朗公路，交通擁塞的情況也大有緩解。因此，香港機場的貨運表現，也從2006年的358萬公噸提升到了2010年的413萬公噸，四年間增幅約15%。可以預見的是，深圳未來重建皇崗口岸以後，由於落

馬洲管制站不再通行貨車，深圳灣的壓力勢必百上加斤。

除了深圳灣管制站本身之外，管制站來往機場的道路交通也是影響航空貨運效率的擁塞點。本港私家車數量較10年前，已經有了近17%的增長，其中又以新界為多。加之未來特區政府考慮「北部都會區」發展，想必新界西北私家車、的士、巴士與貨車交通愈加繁忙，也勢必令得所有交通參與者倍受擁塞煎熬。

除了道路交通的情況以外，來往粵港之間的貨車司機的處境，也是各界着重關注的議題。通常而言，如想駕駛在本港和內地之間運送航空物流貨物的貨車，多數需要香港19號重型貨車（20號掛接式車輛亦可）、內地B2大型貨車（A2牽引車駕照亦可）兩張駕駛執照傍身，方可駕駛。但內地設有B2、A2貨車駕照的上限年齡（原為60歲），令得不少年紀漸長的本港司機在續牌時面臨困難。雖然內地公安部於2025年開始因應「延遲退休」政策而將資格年齡修改為63+3（初次考牌放寬到63歲，而續牌則可在通過能力測試後延長至不超過66歲），但對於已經深度老齡化的粵港司機群體而言，還是需要找到吸引年輕一代入行的誘因與路徑。

不少粵港運輸企業已經開始僱用內地司機。一方面，他們採取「騎師接力」的形式，由不具兩地駕駛資格的內地司機駕駛由內地工廠、倉庫到口岸的路段。但由於粵港之間各口岸來往機場等目的地的距離不同，這種方式會使得粵港各口岸利用不均。目前來往機場較近的深圳灣、落馬洲車水馬龍，而來往機場較遠的港珠澳大橋、香園圍則需求不足。

現時也有運輸公司按粵港跨境運輸規定，安排內地司機考取香港19、20號駕駛執照，但由於法例規定20號掛接式車輛駕照需持有正式19號重型貨車牌照方可駕駛，因此持有內地A2牽引車駕照的內地司機需要至少半年的時間，方可走完整個考取香港20號掛接式車輛駕照的流程。多次加領手續甚為繁複，對於平日需要駕車謀生的商用車輛司機而言，實在費時費力。

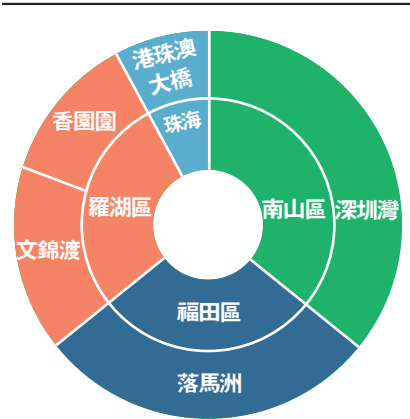
綜合看來，無論是吸引香港司機入行、還是簡化內地司機來港工作的手續，抑或是使用水運等其他創新手段來支撐，都是未來保障機場往來內地通道暢順，加快搭建大灣區聯動機場綜合運輸網絡，加強鞏固機場航空樞紐地位的必要思考。

### 培育傑出物流人才

除了交通配送物流網絡需要提升之外，專業的航空和貨運處理方面的人才亦是航空貨運發展必不可少的一部分。根據統計，本港社會整體年紀愈來愈大，老齡化嚴重的背景下，航空貨運處理專才作為對腦力和體力皆有一定要求的工作，香港物流從業人員備大是一個難點、年輕人缺乏意願入行又是另一個痛點。

同時，航空及貨物處理方面的技能同資格認證，基本屬於世界通用，而加拿大、英國、日本、澳洲等國家，也或多或少面臨老齡化問題。因

2024年香港五大管制站貨車出入分布 (按連接的內地區域分類設色)



此，上述國家都允許外國從業者以技術專才移民的形式移民當地，從事類似工作。

譬如，日本的「特定技能」制度，允許航空行業人才在日本就業，連續就業達到5年即可申請歸化日本國籍，10年即可申請永久居留。不少外國年輕人在該政策下前往東京、大阪等地的機場打工，緩解了當地人才不足的窘況；甚至有越南等地的航空職業學校特別推出日語課程，方便畢業生赴日務工。

內地在这方面亦已經先行一步。深圳、廣州等內地機場積極推廣遊說所在城市，為航空及貨物處理方面的技能人才提供獎勵（例如受補貼的住房），吸引其他省市的人才前來發展。譬如廣州白雲機場所在的廣州市花都區即推出《花都區促進航空貨運高質量發展若干措施》，而其中重要一項措施就是協助航空貨運企業為合資格業界人士申請政府獎勵。

除了職業人才以外，有想法的創業創新者亦至關重要。航空貨運行業早已今非昔比，電子商務浪潮之下，已經有大量初創物流企業，通過大數據、AI、物聯網平台等技術改善傳統航空物流流程，從而實現更快捷、更精準及更低成本的配送。

內地就有公司研發可以檢查整個貨板的X光設施，從而降低貨物安檢清關所需的時間，亦有公司研發人工智能功能系統服務平台，可以快速規劃貨物裝卸位置，更有公司研發自動鏟車和外場配備，既降低貨站工人的工作強度和出現工業意外的機率，亦大幅提升人員工作效率。事實上，這些全新產業下創業公司大多居於深圳，直接服務整個大灣區的航空物流企業。

航空物流發展要配合天時地利，專業和創新更是出類拔萃的重要支柱。業界人士有需要加快步伐，急需與本港高等院校相配合，在國家和特區政府的支持下在政策與人和之間加速互動與對接，培育出具有代表性、新質生產力及區域影響力的物流創新解決方案。無論是培訓本地人才又好，吸引外地專才又好，還是營造適合人才和創新者長期發展的人才環境都好，香港航空物流這塊金漆招牌都需要政、商、產、學、研等共同打造好，維護好，才能真正發揮好機場樞紐、物流樞紐的雙功能戰略部署與國家定位。

(作者為廣東省交通運輸協會專家庫專家)

# 中國數字經濟呈現高品質發展



洪濤

今年兩會的一大亮點，無疑歸科技所屬，重點強調了科技創新引領作用，推動新質生產力發展，支持人工智慧、工業互聯網等新興產業。

今年兩會非常重視新質生產力，通過科技創新的政策來促進中國產業的升級和經濟的高品質發展，大家可能印象比較深的就是DeepSeek迅速的問世引起了巨大的影響。DeepSeek問世一個月，其應用登頂了140國家的App Store的應用榜首，這充分說明了中國新科技是有實力的。因為科技新質消費，它符合當前社會消費者的需求。所以，政府加力支持這些新型消費的發展，從而促進經濟增長和消費市場發展。

據最新的資料統計，中國數字經濟的總體規模2024年預計達到70萬億元人民幣。由此可見，1946年電腦誕生以來，78年以來，各種數位技術經歷了電腦、互聯網、移動網、物聯網、大資料、雲計算、區塊鏈、人工智慧、元宇宙、GPT、大模型、量子計算進入到一個新的發展的階段，而且中國的新發展階段，主要體現在不斷的在創新發展上，也就是說新理念、新技術、新管理、新產業、新模式、新方式、新場景這些都體現出來，不僅體現在量的方面，而且體現在質的方面。

2025年政府工作報告在強調新質生產力的目標時提出來的三個方面。一是培育壯大新興產業、未來產業（生物製造、量子科技、具身智慧、6G）；二是推動傳統產業改造提升，那就是數位化，不僅僅是數位化，還包括其他的科技，如材料科技和生物科技等等；三是激發數字經濟的創新活力。我把它總結為政府工作報告「三位一體」來推動整個經濟的高品質發展。

當前，中國在技術創新、產業應用和政策支持方面是有條件的。但是中國也還是存在一些在技術瓶頸、法律滯後、數位鴻溝、人才短缺的問題。比如說，在資料作為新型生產力的要素，但是在市場化過程當中，仍然存在著「流不動、供不出、用不好」的問題。在數字經濟條件下出現很多「逆數位化」的現象。

但是，我們看到報告提出今年要「加快完善數據基礎制度，深化數據資源開發利用，促進和規範數據跨境流動」。我們也看到國家也採取了一系列的措施，比如說，2025年3月1日國家公共數字資源登記平台正式上線運行，這是一個重要的標誌，它標誌著數位要素的市場化配置改革邁出了重要的一步。

### 體現新質生產力發展

新質生產力的發展特別是在數字經濟發展的趨勢上來講，它體現於五個方面：

一是通用人工智慧大模型的進一步發展和應用：2025年隨著大模型訓練

成本的上升和應用場景開發不足，頭部企業的通用大模型能力將進一步增強。大量人工智慧技術湧現和DeepSeek等大模型在更多領域得到大規模開源應用。大模型與自動提示工具相結合加速了智慧體（AI Agent）的發展，先進製造、生命科學、量子電腦、區塊鏈與人工智慧結合催生了具身智慧等通用機器人、類腦智慧、精準醫療、智慧合約等新賽道。

二是計算技術的突破：2025年大量新興的計算技術將湧現並走向成熟。隨著腦科學的快速發展，神經計算模型將有新的進展。中國科研機構（如清華大學和中國科學技術大學）正在積極研發類腦晶片技術，這些技術的成熟將對腦機介面等下游應用市場產生顯著促進作用。

三是數字經濟基礎設施建設全面提速：過去幾年新建的硬體建設已經取得了階段性成果。2025年各種便於資料要素流通、數字經濟發展的制度建設將成為重點。如區塊鏈基礎設施「星火·鏈網」已初具規模。

四是新質生產力加速發展：中國產業轉型已經到了必須變革生產關係的關鍵時刻。2025年各地區、各產業將加速推動生產關係變革。資料透明度的提高將極大改變組織運作方式，各種智慧技術在可靠的資料基礎上得到廣泛應用，組織中原有的流程環節將被演算法和智慧代理替代，從而產生更加自動化的組織形態。

五是資料要素市場體系的完善：2025年資料要素市場相關的宏觀政策體系將進一步完善，並產生關於資料資產封裝、登記、追蹤等一系列技術標準。國家級資料管理平台將湧現，各地將積極探索更加有效的資料要素市場建設路徑。資料治理成為經濟社會治理的手段。

### 數字經濟主攻四大方向

數字經濟在重點方向和領域是四個方面：

一是持續推進「人工智慧+」行動，將數位技術與製造優勢、市場優勢更好結合起來，支援大模型廣泛應用，大力發展智慧網聯新能源汽車、人工智慧手機和電腦、智慧型機器人等新一代智慧終端機以及智慧製造裝備。

二是擴大5G規模化應用，加快工業互聯網創新發展，優化全國算力資源布局，打造具有國際競爭力的數字產業集群。

三是加快完善資料基礎制度，深化資料資源開發利用，促進和規範資料跨境流動。

四是促進平台經濟規範健康發展，更好發揮其在促創新、擴消費、穩就業等方面的積極作用。

另外，政府工作報告還重視各種數字場景，這次報告提出要廣泛的應用到各個方面，通過這些智慧場景來振興消費、活躍消費，促進消費的升級。

(作者為北京工商大學商業經濟研究所所長、教授)(www.iff.org.cn)

# 樓市小陽春 蔓延至二手市場



樓市智庫 陳永傑

自預算案放寬細價樓印花稅後，加之恒生指數急上，「小陽春」先在新盤市場出現，二手更有「接力」之勢。除細價樓外，樓價2000萬元以上的中高價住宅，撤辣後成交量亦增近六成。

樓市逐步回暖，一手市場交投率先止跌回升。據中原地產數據，2025年2月一手私人住宅市場錄得895宗買賣登記，按月上升18%，創3個月新高。購買力此消彼長之下，2月二手私樓買賣登記量已連跌3個月，跌至1993宗，創一年新低。惟該數據仍未反映預算案後的「小陽春」現象，相信3、4月份的登記量會出現更明顯升幅，尤其一手市場。

自踏入3月份以來，一手市場再進一步轉旺，不足半個月已錄逾1200宗成交，是2月同期的3倍，部分新盤見反應好，逐步加價。

新盤旺市之下，整體買家入市信心亦逐步增強，「小陽春」更由細價樓蔓延至樓價2000萬元以上的中高價住宅。

其中，被視為樓市風向指標、屬傳統十大屋苑之首的鰂魚涌太古，預算案後即錄得一宗矚目大額成交，一個複式單位以2600萬元售出，呎價約2.03萬元。是次成交價創屋苑自2022

年7月後新高，呎價亦為屋苑近5個月以來重上2萬元水平。

### 中高價物業獲追捧

過去太古複式戶甚少成交，原因是放盤不多，業主惜貨，同類單位高峰造價更高達4000萬元。如春櫻閣頂層A室，實用面積1277方呎，2020年5月便以4030萬元易手，呎價3.16萬元，無論成交金額及呎價均創屋苑歷史新高。與4年多前呎價相比，太古複式戶呎價回落超過三成。對新買家而言，絕對是筍價。

近年特區政府全方位搶人才，本港中高價物業亦變得吃香，價量回升。中原地產數據顯示，全面撤辣後的第一年，樓價2000萬元以上的一、二手私人住宅成交及金額分別增加57%及40%，兩項數字同創3年新高。

撤辣後樓價2000萬元以上的中高價成交，新盤及二手樓各有捧場客，各佔一半左右；一手方面，以黃竹坑站港島南岸（276宗）、啟德灑環（108宗）及天璽，天（105宗）佔最多。至於二手屋苑，則以薄扶林貝沙灣（42宗）、九龍站君臨天下（36宗）及西半山寶翠園（35宗）最受實力買家歡迎。

(中原地產亞太區副主席兼住宅部總裁)