

發展民航新產業 航空樞紐再升級



議會內外
陳克勤

作為與香港四大支柱產業密切相關的航空業，長期以良好的服務和豐富的航線支撐起香港國際航空樞紐的中心地位。與此同時，面對內地民航業及鄰近其他地區航空樞紐城市的高速發展，香港航空業正面臨着艱巨的挑戰。故此，如何鞏固提升香港國際航空樞紐地位，亦成為香港發展問題中的重要一環。民建聯早前舉行《推動香港航空業發展》圓桌會議，邀請政府、業界、學術界代表，共同探討香港航空業存在的瓶頸及發展建議。

在疫情後，航空業開始全面復甦的步伐。2024年，大灣區機場群旅客吞吐量超過2.14億人次，其中主要的三大樞紐機場廣州白雲、深圳寶安及香港赤鱗角客運量分別為7636.9萬、6147.7萬及5310萬人次。對比疫情前的2019年，三大機場的客運量數據分別為7338萬、5293萬及7500萬

人次。可以見到，廣州機場的客運量已經回復至與疫情前相若的水平；深圳機場則增長勢頭強勁，成功邁入「6000萬級客運機場俱樂部」，香港則仍與疫情前的客運量有一定距離。

與此同時，香港在盈利能力較強的國際航線上有着較大優勢。2024年，香港約有160條飛往世界各地的航線；廣州約為90條；深圳則在2024年國際航線突破50條。這也使得各自機場的旗艦客運航空公司在營運收益上有所差距。對比每可用座位千米客運收益（RASK），即每搭載一位旅客飛行一公里所獲得的利潤，2024年國泰航空RASK為0.56港元，而主要以廣州作為基地的中國南方航空，2024年的RASK則為約0.50港元。

創造大量優質就業機會

「十四五」規劃提出積極穩妥推進粵港澳大灣區建設，加快城際鐵路建設，統籌港口和機場功能布局，優化航運和航空資源配置。要打造大灣區世界級機場群，

需要將大灣區機場視為整體，2024年大灣區三大機場的客運量約為1.9億人次，已經超越倫敦都會區的1.8億人次及紐約灣區的1.4億人次。如此龐大體量的客運數量，不僅反映大灣區經濟活動的活躍程度及與國內外聯繫的緊密程度，亦引出在區內發展壯大民航業的廣闊前景。

民航業的一大特點，是可以直接或間接創造大量的優質就業機會。以香港為例，航空業產業鏈為香港提供了超過30萬個就業機會。而如今隨着航空業的發展，亦不斷催生出與新興科技結合的相關產業。早前，全球飛機零件裝拆及回收龍頭之一、法國航空服務公司Elior Group SA與機管局簽署合作備忘錄，公司計劃拓展香港業務，將與特區政府探討在港提供飛機拆解、部件回收、人才培訓等專業服務，推動香港發展成亞洲首個飛機部件處理及交易中心。

隨着飛機的更新迭代，飛機二手零部件有着十分強勁的需求。例如，原來主要飛行越洋航線的廣體客機波音747，已逐步

被燃油效率更高、載客容量更靈活的機型取代，退役的747客機因其巨大的客量而成為主流的貨運機型，不少物流公司購入二手747客機改裝成為貨機，相關的零部件亦成為支撐貨機運行的重要一環。根據參考中國商飛公司發表的《市場預測年報2020-2039》，預計至2039年，全球將有逾2萬架客機退役，足以見得飛機零件回收市場的廣闊前景。

除了零部件回收，航空可持續燃油（SAF）亦是航空業所關注的新興產業。為了實現碳排放目標，民航業亦開始聚焦更加清潔的能源選項。根據歐盟的規定，2025年起，在歐盟機場供應的燃料中有2%為SAF燃料，在2030年增加至6%，並逐步提升至2050年的70%。香港將於今年內宣布SAF的用量目標，國泰航空將增加SAF的使用量，目標是2030年將SAF使用量增至總油耗10%。

目前，香港民航業不僅出現人才短缺的情況，也缺乏涉及上述新興產業的針對性人才。短期內香港可透過外來人才輸

入計劃，解決民航產業在人手方面的燃眉之急。

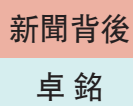
共同培養產業所需人才

長遠而言，香港可以與大灣區其他城市加強合作，共同制定更加有針對性，與實際需求高度結合的人才培養戰略，為大灣區民航業的發展奠定堅實的基礎。灣區城市也可以從基礎建設、產學研合作等多方面合作，制定可行的民航新產業發展策略。

飛機的發明不僅讓人類實現了飛行夢想，更大大改變人類的交通運輸方式，促進了全球經濟活動。而這些變化亦不會因為人工智能等工具的出現而被取代，當中包括高技術的工程人員及新能源從業者，而民航業毫無疑問地符合上述兩個特點。建議當局進一步強化政策支持，為有志於航空領域的青年提供更廣闊的發展平台，讓他們在實現個人價值的同時，為香港航空業注入新動能。

民建聯主席、立法會議員

中國無私馳援緬甸彰顯大國擔當



新聞背後
卓銘

緬甸7.9級大地震迄今造成近3000人死亡、逾2500人受傷、約400人失蹤。中國政府及香港特區政府日前迅速派出救援隊奔赴災區，3日內已成功救出多名生還者。災難當前，中國第一時間伸出援手，且立即調撥大批援助物資，提供緊急人道主義援助，彰顯中國踐行人類命運共同體理念的大國擔當和高效救援的中國速度。

緬甸災情之嚴重，從網上各種建築物倒塌、居民爭相逃難的混亂影像，已能得窺一二。緬甸軍政府領導人敏昂萊更罕有地向國際社會發出求援呼聲，也在該國長期孤立的背景下尤為突出，足以說明單靠緬甸一己之力，恐怕無法有效展開救災工作，更多被困者可能徘徊於生死邊緣。

展現「好鄰居」的責任感

天災發生後，中國政府第一時間採取行動。國家主席習近平向敏昂萊致慰問電，對罹難者表示深切哀悼，向罹難者家屬、受傷者和災區民眾致以誠摯慰問。同時中方亦迅速啟動緊急機制，雲南救援醫療隊震後18小時即抵達緬甸，是第一支進入地震災區的國際救援隊，到達不久後便會同當地救援力量成功救出一名遇難者。隨後中國地方的救援隊、中國國際救援隊、中國紅十字國際救援隊，以及香港特區救援隊，亦先後馳援緬甸。中國亦宣布向緬方提供1億元人民幣緊急人道援助，提供帳篷、急救包、食物、飲用水等急需物資。

在周一凌晨，中國救援隊經過五個多小時努力，在重災區曼德勒救出一名被困近60小時的女子，其後救援

隊繼續不眠不休地搜索，黎明前救出被困於曼德勒天空公寓的一名女童，約四十分鐘後再救出一名孕婦。有緬甸居民表示：「中國救援隊來幫助我們，了解了我們的情況和需要，給予我們援助和支持，非常感謝，我希望可以代表災區民眾向中國救援隊表示感激。」

正所謂「患難見真情」，中國在緬甸地震中的迅速行動，充分展現出「好鄰居」的責任感，以及大國的擔當。如日前中國外交部發言人所說：「天災無情，人間有愛。中方將發揚中緬胞波情誼，與緬方共克時艱、共渡難關，全力搜救倖存者、救治傷員，將援助物資送到災民手中。」並指出，相信在緬甸政府和人民在國際社會支持下，一定能夠團結一心，戰勝災害、重建家園。

長期以來，中國政府始終秉持「人民至上、生命至上」的理念，不僅在國內災害中以高效應對，更在國際災難中積極參與人道救援。在過去的土耳其大地震、印尼、日本等不同國家發生的天災，中國也沒有計較距離或矛盾，始終用真誠和實際行動貢獻力量，積極參與救援工作。中國一直強調的「人類命運共同體」理念，強調各國命運相連、休戚與共，並持續呼籲國際社會共同應對全球性挑戰。這一理念在中國多次馳援外地的過程中得到了生動實踐。

值得一提的是，香港特區政府這次派出救援隊，也是國家支援緬甸救災行動的重要組成部分，但同樣是香港推進深化國際交往合作、說好「中國故事」、「香港故事」的重要舉措。香港救援隊不僅能利用語言和技術上的優勢，在不同程度幫助參與救援的

各國與民間組織進行協調，也可以充分運用過往參與國際救災工作的經驗，在惡劣災區環境中提供援手。緬甸駐港總領事馮溫奈日前代表緬甸政府、人民以及他個人，向香港特區政府提供實貴的人道援助表達感謝，並相信港緬關係將會更加牢固。這說明特區派出救援隊得到國際社會的高度認可，也證明特區救援隊的迅速響應、無私無畏，是香港當之無愧的驕傲。

對比中國的積極行動，某些國家的反應則不但顯得遲緩，而且也似乎在開「空頭支票」。比如美國地質調查局雖然在事發後第一時間測定了地震強度和推算傷亡人數，但連日來，美國總統特朗普也只是承諾會「盡可能」幫助緬甸賑災。有報章稱美國國際開發署（USAID）也只會派遣隊伍到泰國協助善後工作。但問題是，美國國務院剛在上周五才表示會裁減USAID的員工數量，並關閉駐各國辦事處。這不得不令人懷疑，美國真的能派出人手協助救災嗎？

共同構建人類命運共同體

緬甸地震是一場巨大的災難，但在天災面前，中國的無私馳援率先點燃了希望之光。此次救援行動不僅是對鄰國緬甸的直接援助，更體現了中國對全球穩定與發展的承諾。中國救援隊伍的高效部署和專業表現，為災區人民帶來了希望，也為國際社會樹立了榜樣。與美國在國際災難中的不作為形成對比，中國的行動不僅為緬甸人民提供了實實在在的幫助，也彰顯了大國的責任與擔當，這種跨越國界的援助行動，正是人類命運共同體理念的具體體現，展現了中國願與世界各國攜手共建美好未來的堅定決心。

用好香港「聯通」優勢 不斷擴大國際交往合作



新民政道
何敬康

今年的政府工作報告進一步指明香港的發展方向，還特別提及支持香港「深化國際交往合作」。相關表述進一步凸顯了香港在國家對外開放中的重要地位，也說明中央對香港發揮獨特作用有着巨大期許，期望香港繼續做好「超級聯繫人」和「超級增值人」的角色。

政府工作報告提出支持香港「深化國際交往合作」，其實就已經說明中央對香港在新形勢中發揮「內聯外通」優勢，有了更高的期望。報告中提出的多項工作任務，包括着力擴大國內需求、加快建設現代化產業體系、更大力度吸引和利用外資等，其實許多都契合了香港的優勢，發揮好「內通外聯」的角色，香港不僅可從中中得到巨大的發展機遇，更可為國家發展貢獻力量。

如今地緣政治形勢複雜，中美角力持續，雖然國家正努力為外資企業發展營造良好外部環境，切實解決外資企業在中國發展中遇到的問題，但部分外資或許仍有顧慮或猶豫。在這個時間點，香港獲賦予「深化國際交往合作」的獨特使命，正是以「一國兩制」優勢吸引更多外資在港發展，協助外資進入內地市場，實現自身更好發展的大好機遇。

數據顯示，港股市場自去年9月好轉以來，歐美投資者貢獻淨買入資金佔八成；投資推廣署去年亦協助539家海外及內地企業在港開設或擴張業務，增幅達41%，創下新高，相關企業更帶來總投資677億元，按年增10%，同創新高。這些數字正

好反映外資對香港的營商環境有足夠信心，也能協助他們進入內地市場。

未來香港的角色和發展方向已相當清楚，首要是進一步發揮獨特優勢、強化「內聯外通」功能，以更加開放包容的姿態，廣泛拓展國際聯繫，提升全球影響力和吸引力。其次是讓「中國香港」這個國際大都市的品牌更加亮麗，深度對接國家發展戰略，加快融入國家發展大局，在發揮「走出去」、「引進來」的功能時更好扮演橋樑角色。

更好扮演橋樑角色

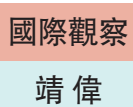
其實不止商界，香港的政界、專業界別、學界等都有強大國際聯繫，做好「超級聯繫人」角色，深化國際合作，民間外交大有可為。去年11月，新民黨到英國倫敦拜訪了當地政商界、智庫及傳媒，向他們詳細介紹香港的最新發展情況，更製作了單張介紹香港的經濟發展，闡述香港在多方面領先的國際排名，宣傳香港和粵港澳大灣區的融合和機遇。

我們當時了解到，英國社會不少人對香港機遇的反應其實相當正面並感興趣，但也同時發現大灣區的對外資訊仍不充分。未來，特區政府及民間組織可進一步加強對外宣傳香港和大灣區的發展優勢和機遇，提高香港和國際社會的接軌程度和強度，真正做到「背靠祖國、聯通世界」。

在今年全國兩會期間，國務院副總理丁薛祥用「鑽石」來形容香港。鑽石堅硬且閃亮，表達了中央對香港繼續發光發亮的殷切希望。只要香港用好「內聯外通」優勢，就一定能未來發揮出更大的作用。

新民黨立法會議員

特朗普加徵汽車關稅是傷人害己的雙刃劍



國際觀察
靖偉

當地時間3月26日，美國總統特朗普以「國家安全」為由簽署行政令，宣布對所有進口汽車徵收25%關稅，該政策將於明日生效，若車輛在美國本土生產則免徵關稅。這一舉措不僅引發市場動盪，更激起加拿大、歐盟等盟友的強烈反制，全球貿易體系面臨嚴峻考驗。

這一決定毫不令人意外，因為這符合特朗普簡單粗暴的單邊主義套路。事實上，特朗普揮舞汽車關稅大棒，不僅不能讓汽車製造商「回流」美國，不能「讓美國再次偉大」，甚至可能適得其反，最終傷害美國自身的利益。所以，徵收汽車關稅只不過是特朗普舉起的是一把傷人害己的雙刃劍。

短期看，美國本土車企可能受益於市場份額的被动提升，但長期將面臨生產成本激增的壓力。美國汽車業高度依賴墨西哥、加拿大等國的零部件供應（如發動機、變速箱），而根據美墨加協定，僅允許認證美產部分的價值免徵關稅。有分析指出，

若關稅覆蓋全部進口零部件，北美地區約30%的汽車生產將因成本過高而中斷。亦有研究認為，美國汽車行業或面臨大規模裁員，進一步推高失業率。

儘管特朗普宣稱關稅將「促進增長」，但經濟學家普遍警告其負面效應遠超短期收益。

特朗普的關稅政策迅速引發全球性反彈。加拿大總理馬克·卡尼直斥此舉是對加拿大工人的「直接攻擊」，並宣布設立20億元汽車產業基金以應對衝擊。歐盟委員會主席馮德萊恩強調，歐美汽車供應鏈深度融合，關稅將損害雙方企業利益，歐盟已準備好對260億歐元美國商品加徵反制關稅。日本、墨西哥等國亦表達擔憂，全球汽車產業鏈面臨重新洗牌風險。

「保護主義」與「產業現實」失衡

值得注意的是，美國本土車企對關稅政策的立場分化。通用、福特等傳統巨頭因依賴海外市場而反對加稅，特斯拉則因未獲豁免公開批評政策「不公平」。這種矛盾凸顯出特朗普政策在「保護主義」與

「產業現實」之間的失衡。

此外，美國汽車關稅政策，也會提高消費者成本。美國市場約一半的汽車依賴進口，25%的關稅將直接推高汽車價格。當前美國新車均價已高達4.9萬美元，此舉可能導致美國新車平均價格上漲約12000美元，進一步抑制消費需求。對於普通家庭而言，購車成本上升意味着可支配收入減少，可能進一步拖累整體經濟。而中低收入群體可能被迫放棄購買新車，轉而依賴高排放的二手車，加劇環境問題。而且，特朗普第一任期加徵關稅已經引發美國嚴重通脹，貫穿整個拜登任期，而且一直延續到特朗普第二任期。

其實，貿易保護主義不會真正促進產業升級，只會讓市場更加扭曲。一方面，貿易保護主義導致企業依賴政策紅利，而非通過創新提高競爭力。上世紀80年代，美國曾對日本汽車實施高關稅，但最終並未讓美國汽車業變得更强，反而讓日本車企通過在美國設廠規避關稅。如今，類似的狀況可能再次上演：外國車企可能被迫增加在美投資以規避關稅，但這並不同

於美國汽車業的整體競爭力提升。另一方面，特朗普單邊主義也會嚴重損害美國形象，從根本上影響美國市場的全球競爭力。

更深遠的影響在於，這一政策可能加速全球產業鏈的重新布局。一些車企可能選擇將部分產能遷回美國，但更多企業可能會尋求在其他市場擴大生產，以規避美國關稅。例如，歐洲車企可能更加專注於亞洲市場，日本和韓國車企可能加速在東南亞的投資。長期來看，美國反而可能在全球汽車產業中逐漸被邊緣化。

更糟的是，特朗普的汽車關稅可能成為全球貿易戰升級的導火索。一方面，關稅疊加效應將推高美國通脹水平。美聯儲已將2025年經濟增長預期由2.1%下調至1.7%。牛津經濟研究院將美國第一季GDP預測下調至-1.6%，因為進口商品最終會以庫存或銷售的形式，對經濟成長產生正面影響。

貿易保護主義也可能引發「以鄰為壑」的惡性循環。加拿大、歐盟的反制措施不僅針對汽車，還可能波及農產品、能源等領域，進一步割裂全球供應鏈網絡。

特朗普的關稅政策更暴露美國製造業空心化的深層矛盾。儘管特朗普試圖通過加徵關稅倒逼產業回流，但企業決策受成本、市場、供應鏈等多重因素制約。例如，電動汽車行業高度依賴中國電池技術，盲目加稅可能削弱美國在新能源領域的競爭力。

加徵關稅必然反噬美國

歷史經驗一再證明，真正的經濟競爭力來源於創新和效率，而非貿易壁壘。保護主義無法讓一個國家真正強大，開放與合作才是可持續發展的關鍵。美國若想真正振興製造業，需要的不是關稅，而是更具前瞻性的產業戰略。

從現實看，特朗普的單邊主義關稅政策，除了自私自利的大國霸凌，也是一種政治策略。即通過關稅大棒向國內支持者示好，證明自己兌現競選承諾，鞏固其「強硬貿易談判者」的形象。但是這種和全球為敵的關稅政策必然造成反噬，汽車關稅這把鋒利的雙刃劍在傷及貿易夥伴的同時，也會讓美國傷痕累累。國際關係學者