

專家：有效應對疫情對產業鏈供應鏈衝擊

香港國際機場第三跑道7月8日啓用至今，剛滿一個月。大灣區物流貨代十分看好「三跑」可為行業帶來的巨大機遇及新格局，包括提升大灣區內的貨物運轉量與效率，開闢新航線，吸引更多轉口貨源等等。有專家更指出，從宏觀經濟層面，香港第三跑道投運將顯著提升大灣區國際輻射力和影響力，可以有效應對新冠肺炎疫情對產業鏈和供應鏈的衝擊，將幫助香港融入粵港澳大灣區、融入國家發展大局。

◆香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道

對於香港機場第三跑道給大灣區帶來的利好，中國(深圳)綜合開發研究院物流與供應鏈管理研究所所長王國文認為，香港機場第三跑道投運，將令香港航空物流年運輸能力提升到1,000萬噸，等於較現有運力大幅增加了一倍，香港機場也將成為名副其實的全球第一貨運樞紐，將可以幫助大灣區應對疫情對產業鏈、供應鏈的衝擊。

而香港機場第三跑道正式投入運營，無疑給香港、深圳、東莞等大灣區眾多物流和貨代企業帶來很大的利好，有利業務提升和物流效率的提高等。

提升灣區貨物運轉

從事國際空運業務的香港物流商會常務副主席、東捷運通集團董事長黃鵬接受香港文匯報記者採訪時表示，香港機場第三跑道對於大灣區內的貨物運轉和效率將會有明顯提升，並與深圳、廣州、澳門等機場形成協同效應。對於大灣區許多出口廠商而言，有助促進其產品出海。

實際上，超過三分二的香港本土航空物流企業在深圳、東莞、佛山、廣州、中山等地設有分支和分撥中心，這些分支人員直接對接廠商發貨，會更加傾向推廣香港機場作為始飛，自然成為香港航空業堅定的支持者和力量。

帶來更多轉口貨源

談到自己公司如何利用第三跑道帶來的機遇時，黃鵬稱，香港機場第三跑道啟用，將會吸引更多航空公司進駐，開闢更多新的國際航線，將令業界有更多機會，同時亦會帶來更多的轉口貨源。與此同時，第三跑道亦會對航空貨運行業帶來大量機遇。東捷運通始終以香港機場為主要依託，將增聘更多人手來應付未來的需求增長，特別關注更多包機和新進駐香港的航空公司及開闢的航線，這有助公司能吸引更多中轉貨物，以強化企業的競爭力，促進增產增效。

從事跨境電商物流業務的航港國際集團總裁唐敏接受香港文匯報記者採訪時表示，公司國際物流90%的跨境電商產品貨源涉及電子商品和小商品B2C貿易，都是經由香港機場出口至歐美市場，2021年至2022年因為疫情，貨物在運力減少的情況下公司50%的貨源經由香港出運。不過，從7月起經由香港機場的業務份額已增加至60%。

唐敏說：「相信第三跑道運營能給香港航空市場帶來另一個新局面，對於後疫情時代的航空市場，香港仍將是亞洲航空的客運和貨運的轉運中心。」

盼拓展危化品物流

深圳茗佳化工物流有限公司總經理鄧磊認為，「香港第三跑道給公司帶來了一個新的機會，可以幫助公司較好地提升業務處理能力和帶來更多的發展機會。公司作為在新能源和碳中和產品業務專業物流服務商，重點是做危化品物流，能夠為香港航空運輸發展帶來賦能。」

鄧磊指出，從長遠來看，香港機場第三跑道肯定可以給公司業務更高速發展帶來便利，因新能源和碳中和的興起，中國鋰電池出口會迎來一個小高峰，從2018年到現在，鋰電池行業每年以50%速度增長，特別是這幾年公司鋰電池業務興起，帶來了比較好的增長機遇，給公司發展帶來了不少紅利。

提升灣區國際輻射力

香港「三跑」投運

運載效率增 進口商擬拓鮮活業務

廣東融匯供應鏈管理有限公司總裁熊兵表示，香港不僅是世界金融中心，而且還是全球的貨物中轉中心。僅是航空貨物運輸，從2010年至今，除了2020年受疫情影響貨運量下滑至第二名外，其它年份均排名全球第一，單是2021年貨運量就達到了502.5萬噸的規模，超過廣東省各機場貨運量總和369.46萬噸。

他稱，目前，公司利用香港機場的進口業務佔到公司的20%左右。進口產品包括寶石、醫藥、檢測儀器、汽車零件等。未來，公司可以利用第三跑道從國外進口鮮活類產品，因為進口周期更短，效率更高，更有效保障鮮活產品的新鮮度。

他認為，香港機場的優勢是多年來穩固航線和航運價格，因此除了承接本土消費的貨運量外，還承接廣東、澳

門甚至東南亞國家的航空貨運量。其公司一兩個立方的普貨，從德國空運到香港要較海運快10倍。香港因「一國兩制」政策令香港海關對進出口的貨物沒有內地那麼嚴格，一些進口的貨物在內地需要辦理進口許可證，因此國外出口商更喜歡選擇香港機場。

國家支持提升航空樞紐地位

此外，由於「一國兩制」的政策，香港可以同全世界任何國家和地區直接進行航權談判，這也是締造了香港航線發達的最重要的因素之一。「十四五」規劃綱要明確提出，支持香港提升國際航空樞紐地位，這代表國家對香港成為世界航空樞紐的決心和信心。讓大灣區從事進口物流業，對未來全球空運至香港的航空業也充滿了信心。

◆唐敏 李昌鴻 攝



業界冀加強倉儲服務 應對疫情影響

由於香港第五波新冠疫情影響，內地加強對香港疫情的防控，因此通關效率出現了下降。多位業內人士均認為，受疫情的影響，短期內香港機場第三跑道難以完全發揮其能力。

相信客運貨運力將復甦

航港國際集團總裁唐敏表示，香港機場貨運目前存在運力問題，以及香港禁止電子煙運輸帶來貨量下降的挑戰；皇崗口岸未正常通關，深圳灣口岸通關效率也不太好，疫情影響一些口岸未全部通行，許多跨境貨運司機因為感染疫情被隔離，大量跨境貨運處理業務也在下降，這都給香港機場運能帶來了挑戰。

他稱，目前由於香港民航熔断機制令很多客運商業航班沒有開通，政府也在努力控制疫情，目前香港政府控制疫情較今年2月至3月有明顯的改善，相信接下來不久，香港客運貨運運力還在穩步開放中和恢復中。而疫情對香港空運確實帶來很大的影響，在疫情之前國泰航空每周本港起飛到歐洲、美洲、亞洲航班多達72

班架次，現如今航班減少至15班/周架次，降幅約八成。因此，即使第三跑道投入運營，疫情帶來的影響仍是顯而易見的，不過，貨運較客戶受到的影響相對要小一些。他表示，公司運輸的貨物基本在大灣區，香港機場將大灣區和內地鏈接起來，需要機場和通關的穩定性，以確保強大的市場運力。他希望香港和深圳等地海關、安檢和倉儲等能夠有更多的便利，以釋放香港機場更多更豐富的航線解決出口東南亞、非洲、中東和南美等客貨運市場需求的問題。

對於香港機場面臨的挑戰，東捷運通集團董事長黃鵬認為，實際上挑戰永遠都存在，這是環境因素，疫情是最大的挑戰。但物流人善於破局，陸路不通就轉海運，海運平穩後，陸路亦逐漸恢復。香港疫情已近三年，物流商只會去適應和想辦法，如提供給客戶倉儲存放服務。

大灣區國際機場擴建情況

國際機場	現有跑道	去年起降（萬架次）	擴建計劃
香港國際機場	3#	14.5	三跑道系統工程目標2024年完成
廣州白雲機場	3	36.2	目標2025年落成第四、第五跑道
深圳寶安機場	2	31.8	目標2025年啓用第三跑道

◆由7月8日起，第三跑道投運，而中跑道暫時關閉作重新配置，以配合三跑道系統工程



香港、深圳和廣州機場位置圖

◆黃鵬 李昌鴻 攝



港空運業有隱憂 林宣武提三招解困

香港文匯報訊（記者 莊程敏）香港國際機場第三跑道啟用1個月，香港付貨人委員會主席林宣武在接受香港文匯報訪問時表示，多一條跑道可以令整體的運載力多三分之一，讓香港機場可以容納更多海外來港航班，香港作為貨物中轉站的作用亦可擴大，有助鞏固香港國際航空樞紐地位。不過，他指出，本港航空貨運業有多項隱憂，如疫情反覆及中美貿易戰的影響，他提出三項措施減輕相關困擾，包括推行黃綠碼後機組人員無需隔離、利用機場海運碼頭轉運鮮活貨品至珠海，以及要理順香港與內地的空域管理等。

林宣武表示，本港機場的3個貨運站已

拿了全世界最高級的「冷凍牌照」，相信在處理鮮活貨品方面可具有領導地位，在三跑全面使用後，本港可增加生物類藥物的運輸。

他表示：「特別是在疫情後，疫苗運輸顯得更重要，而疫苗多數需處於零下的指定溫度，確保其效用，加上本港近年推動「再工業化」，很多企業研發維他命丸、食品加工等，這些貨品在華人市場都很有需求，因香港的藥品，特別是有良好製造規範（GMP）驗證在很多華人心目中很值得信賴。」解決了冷凍設施，他認為三跑的開通未來可進一步促進這些行業的發展。

雖然三跑已經開通，但林宣武指出，

目前機場的運力並未有完全發揮，一是第二條跑道正在維修，而當第二條完成維修後，第一條跑道亦要維修，故預計要三條跑道同時投入運作，可能要等到2024年底。二是機場運力還受疫情、中美貿易戰等影響。

冀優化機組人員隔離措施

他說，現時各國正從疫情慢慢走出來，歐美等地都已全面開放，但整體運力只恢復六成至七成。「目前全球都不夠飛機師，因之前很多航空公司解僱了大批機師，要恢復十足運力需時」，他希望本港在推行黃綠碼後，運輸業能夠有序開放，機組人員無需隔離。

倡善用機場碼頭 跨境運輸

林宣武又提到，疫情下即使是本港與珠海的跨境運輸亦變得緩慢，因內地船員入香港境需要隔離。

他建議，其實可利用機場海運碼頭，將鮮活貨品用小船運至珠海，這樣則會更有效率。另外，他指出，三跑要發揮到最大的用途亦需要先解決空域問題。他解釋：「深圳、廣州及香港需要管理同一時間的飛機流量，例如以打橫的方法，同一時間只能有3架飛機，但如果以垂直管控，則可以有9架飛機，如果未能解決這問題，有再多的跑道幫助都不大。」他建

議大家應共同協作，在競爭的同時盡量做到互惠互利。

他又指，運輸最重要的是需求問題，本港的貨運很大程度是依賴內地貨物的轉口，受到中美貿易戰影響，「中國製造」的貨物入口美國需要付更高稅項，很多港商都將生產轉移至東南亞，而貨物亦直接由當地輸出，無需經香港作轉口，加上美國2024年將舉行大選，料各候選人都會以「打中國牌」爭取選票，這對中美貿易上可能會雪上加霜，也會影響內地貨物經港飛。