

# 研究报告

## 香港交通物流行业发展观察 系列之三：运量分析篇

### 阅读摘要

本篇作为香港交通物流行业发展观察系列专题第三篇，从空运、海运、陆运三个板块，聚焦物流、人流两个维度，系统梳理香港交通物流运量总体规模及结构变迁态势。（前两篇请见《香港交通物流行业发展观察系列之一：总体情况篇》、《香港交通物流行业发展观察系列之二：运力分析篇》）

欢迎扫码关注  
工银亚洲研究



中国工商银行（亚洲）

东南亚研究中心

李卢霞 徐麒钧

祝修业 文晨宇

# 香港交通物流行业发展观察系列之三： 运量分析篇

本篇作为香港交通物流行业发展观察系列专题第三篇，从空运、海运、陆运三个板块，聚焦物流、人流两个维度，系统梳理香港交通物流运量总体规模及结构变迁态势。（前两篇请见《香港交通物流行业发展观察系列之一：总体情况篇》、《香港交通物流行业发展观察系列之二：运力分析篇》）。

## 一、香港交通物流行业整体规模及结构变迁

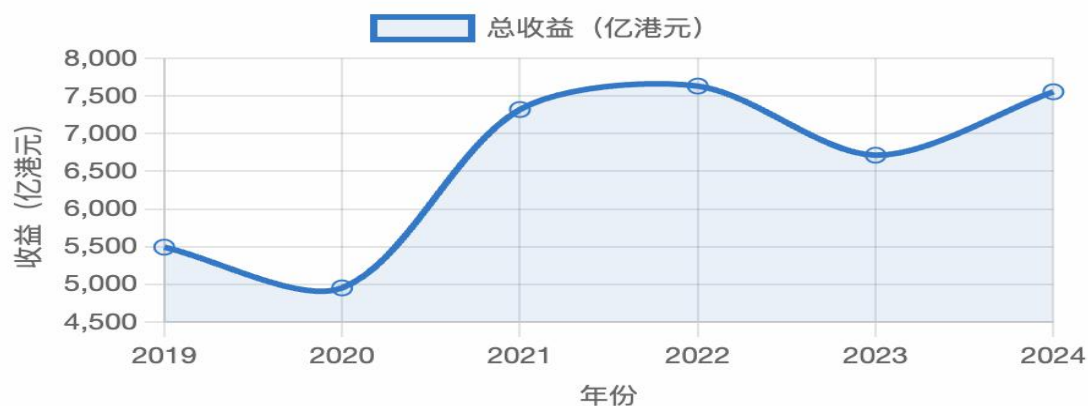
### （一）物流：规模波动增长、结构明显分化

从行业整体收益看，近五年（2020-2024年）香港物流业呈现“先升后降再复苏”特征。疫情冲击下物流业总收益有所下降，受益于关税摩擦扰动下全球供应链调整、AI创新带动亚太制造业景气高、跨境电商蓬勃发展<sup>1</sup>等因素，2024年香港物流业实现了强势反弹，总收益回升至7,556亿港元，增长12.5%（见图表1）。

---

<sup>1</sup> 2024年香港跨境电商物流规模约为200-250亿港元，同比增长约30%。本地即时配送市场规模约为50-60亿港元，同比增长约25%，反映了消费互联网的蓬勃发展。

图表 1：香港运输、仓储及速递服务业总收益数据（2019–2024 年）

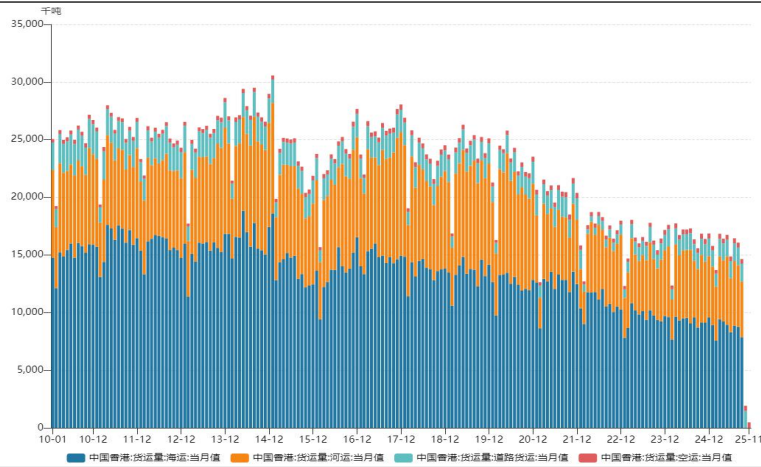


数据来源：香港特区政府统计处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

**从物流结构看，近年分化较为明显。空运保持稳健增长，**2024 年香港国际机场货运量为 494 万吨，2025 年达 507 万吨，同比增长 2.7%，有望连续 15 年位居全球第一，凸显其作为高价值货运枢纽的增长韧性。**海运面临持续下滑压力，**2024 年海运货物吞吐量同比下跌 4.1%，2025 年全年进一步降至 1,290.9 万 TEU，连续 8 年下降，是 1995 年以来的新低。传统集装箱处理量亦同步下滑。**河运增长势头有所放缓，**2024 年吞吐量同比大幅增长 10.9%，但 2025 年上半年同比转为下跌 6.6%，第三季度下跌 5.6% 至 4,690 万公吨。**道路货运占香港货运量比重较低，近五年内呈现清晰的“触底反弹并趋于高位稳定”的走势：**2020 年初受疫情冲击数据骤降并持续低位震荡；2021 年起进入长达两年波动修复期，2023 年中后期回升并稳定在 150 万吨以上的疫情前水平；道路货运活动在 2025 年已显著恢复并超过了 2024 年同期水平，2025 年 1 月至 10 月较 2024 年同期同比增长约 7.94%（见图

表 2)。

图表 2：香港货运量按交通方式的结构变化情况（2010-2025 年）



数据来源：香港海运港口发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

## （二）人流：增幅领先、来源更趋多元

从人流规模看，近年香港人流增幅在亚太地区处于领先地位。根据香港入境事务处数据，2024 年香港出入境总人次约 2.98 亿，同比增长约 41%，2025 年香港出入境总人次约 3.35 亿，同比增长 12%（见图表 3）。

从入境人流看，访港旅客数量在强劲复苏，内地旅客是入境主力。2024 年录得访港人数 4,450 万人次，其中内地访客入境香港人次约 3,404 万，同比增长约 27%；其他访客入境人次约 1,046 万，同比增长约 44%。2025 年访港旅客入境总人次约 4,989 万人，按年上升 12%，其中有 3,783 万访港旅客人次来自中国内地，同比增加约 11%，占全年访港旅客量 76%。访客增速远高于全球平均水平，反映香港作为国际旅游枢纽的强大吸引力和本港居民出游意愿的提升。

图表 3：香港出入境检查统计数字（2024–2025 年）

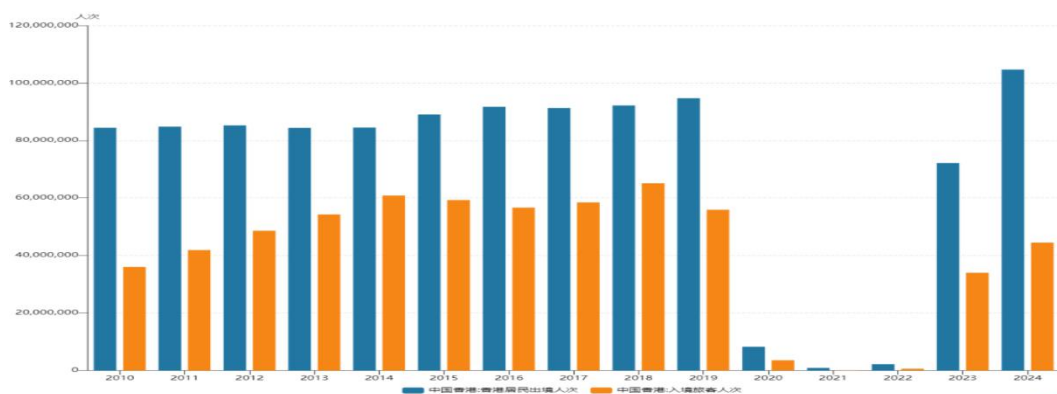
	2024 年 (百万人)	2025 年 (百万人)
旅客流量	298.5	334.6
乘飞机	41.9	45.3
经海路	8.8	8.4
经陆路	247.8	280.9
来往内地的车辆流量	15.5	18.1
访客	89	99.7

数据来源：香港入境事务处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

从出境人流看，香港居民出境人数远超入境旅客，反映本地居民出境意愿更强烈，香港与内地形成了大规模高频次的双向通勤与消费模式是重要的影响因素。根据香港旅游发展局统计及入境事务处统计数据估算，2025 年香港居民出境人次超 1.17 亿，同比增长 12.3%，2025 年香港居民经陆路（除港珠澳大桥外）赴内地人次约为 9,306.7 万，按年增长 14%。其中，经高铁出境 724.3 万人次，按年上升 15.5%；经其他陆路口岸赴内地约 8,582.4 万人次，按年上升 13.9%。香港居民出境已常态化，“北上”消费、工作、养老等需求持续增长。2025 年主要公共假期期间，赴内地人次均保持高位，如春节期间约 226 万、复活节期间约 213 万、圣诞节期间约 152 万以及清明节期间约 82 万，多个假期按年增长超过 10%<sup>2</sup>。

<sup>2</sup> 香港入境处事务数据显示，2025 年春节期间（1 月 25 日至 2 月 2 日），香港居民出境约 315 万人次，其中约 226 万人次“北上”赴内地，按年增长 11%；清明节期间（4 月 5 日至 7 日），香港居民出境约 106 万人次，其中约 82 万人次赴内地，按年增长 16%；复活节假期期间（4 月 18 日至 21 日），香港居民出境约 245 万人次，其中约 213 万人次赴内地，按年增长约 9%；劳动节小长假期间（5 月 1 日至 5 日），香港居民出境约 168 万人次，其中约 152 万人次赴内地；圣诞节期间（12 月 25 日至 28 日），香港居民出境约 173 万人次，其中约 152 万人次赴内地。

图表 4：香港入境旅客与出境居民人次（2010-2024 年）



数据来源：香港旅游发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

**从入境旅客国别结构看，东盟地区访客占比呈上升趋势。**2025 年访港非内地旅客约 1,210 万人次，同比增长 15%，占总旅客量 24%。其中，中国台湾、日本、越南、澳大利亚和中东地区的增长尤为强劲，按年增幅均达 25%或以上；菲律宾、泰国、越南和印度等短途市场也已经恢复或超越疫情前水平。从地区看，东盟访客占比从 2019 年的 6.2% 上升至 2024 年的 7.7%，欧美访客占比从 2019 年的 6.9% 下降至 2024 年的 6.1%。东盟旅客已超越 2019 年水平（113%），而欧美仅恢复 75%，东南亚客源的强劲增长正在重塑香港旅游市场格局（见图表 5）。

图 表 5：香港访港非内地旅客区域结构（按地区）（2017-2024 年）

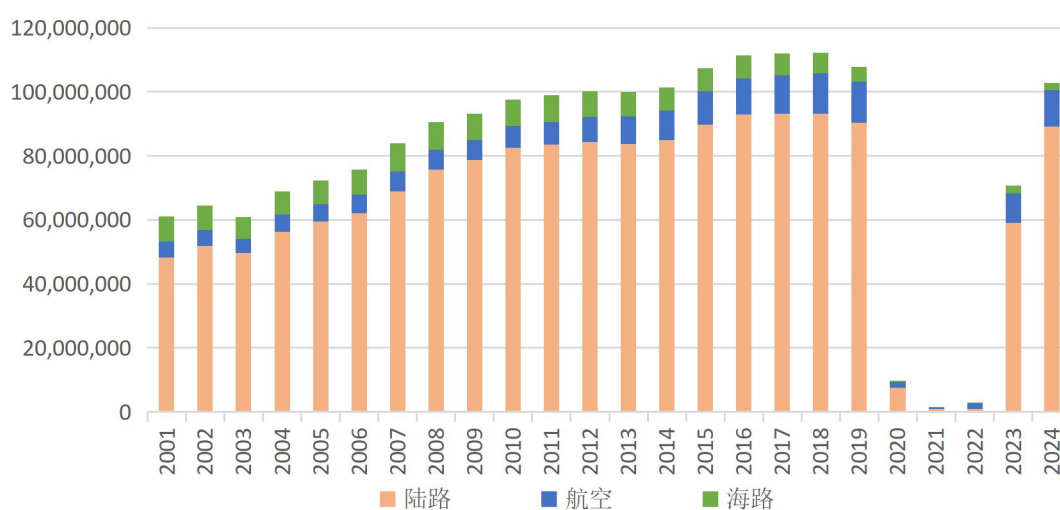


数据来源：香港特区政府统计处、香港旅游发展局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

从跨境交通方式看，出入港人流且呈现陆路为主、空运次之、海运最少的特点。从访港旅客看，2025 年访港旅客中，通过机场管制站的访港旅客约有 1,122 万人次，占全年访港旅客总量的逾五分之一；通过海路管制站入境约 181 万人次，有效补充了香港与内地沿海城市及澳门之间的多元化交通网络，满足了特定区域和旅游观光客流的出行需求；陆路口岸是香港出入境人流的绝对主体，承载着与内地，特别是粤

港澳大湾区深度融合产生的高频次、大规模人员往来。2025年全年，香港所有口岸的出入境总人次达到约3.35亿，较2024年增加约12%，不仅超越了疫情前水平，更创下有纪录以来的新高。其中通过陆路管制站入境的访港旅客高达3,687万人次，占有所有访港旅客的七成以上，来往内地的车辆带动出入境1,810万人次。从出境人流看，2024年航空、海路、陆路的占比分别为10.8%、2.3%、85.2%，其中陆路占据主导比例，2024年香港居民通过陆路出境近9,000万人次（见图表6）。

图表6：香港出境居民交通方式结构演变（2001-2024年）



数据来源：香港旅游发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

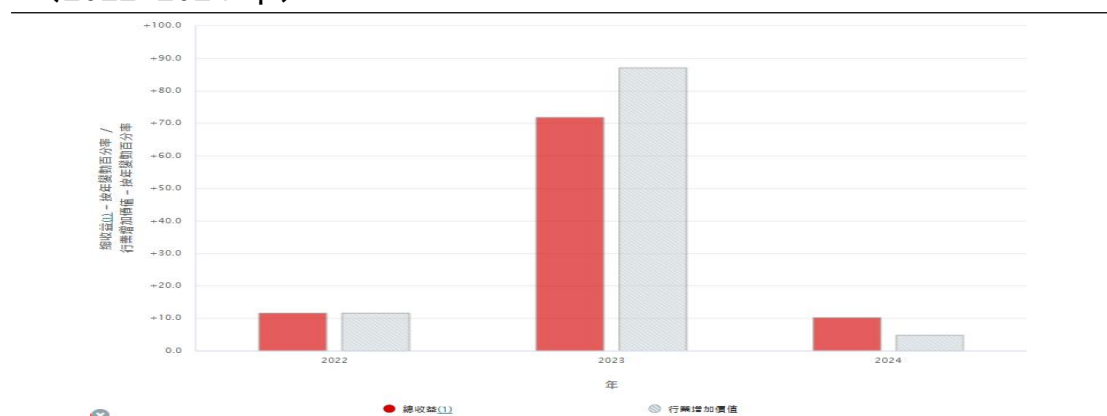
## 二、航空运输发展情况

**（一）航空物流：香港货运量长期居全球第一，货物集中于高价值、高时效产品**

**全球航空货运需求创历史新高，亚太增速领跑。**根据国

际机场理事会(ACI)数据,2024年全球航空货运量约为1.27亿吨,同比增长9.9%。香港货运量长期位居全球第一,波动显著受全球贸易和电子产品周期影响。2024年香港国际机场以约494万吨的货运量连续14年蝉联全球第一,2025年全年货运量达507万吨,同比增长2.7%。根据香港特区政府统计处数据,在航空运输及航空运输辅助服务活动业方面,2024年的总收益为1,658亿港元,同比增长10.3%,在2024年营运的公司数目约有150间,从业人数约为36,800人。货物构成高度集中于高价值、高时效产品:电子产品(占约40%)、医药与鲜活产品、高端消费品及快递邮件(见图表7)。

图表7: 香港航空运输及航空运输辅助服务活动业总收益(2022-2024年)



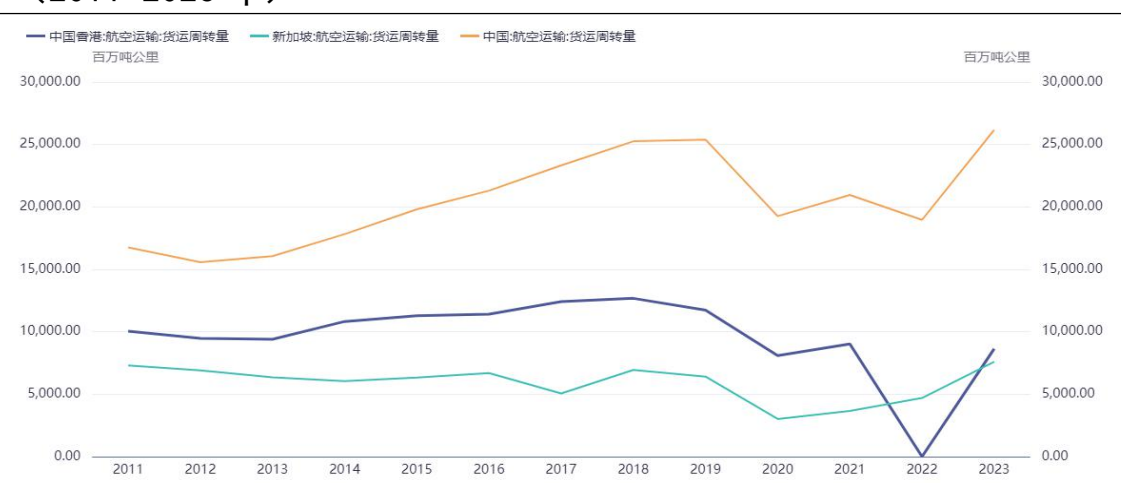
数据来源: 香港特区政府统计处, 香港国际机场, 中国工商银行(亚洲)东南亚研究中心

**香港在高端货运服务(如温控物流、贵重品运输)的专业性上优势突出。**全球货运量高度集中在顶级枢纽,2024年排名前20的机场货运量占全球总量的约41%。其中,香港国际机场以494万吨的货量连续第14年位居全球第一,上海浦东国际机场以377.83万吨位列第二,广州白云机场也

以 237.37 万吨的货量首次跻身全球前十。在货运领域，香港与上海浦东机场（全球前三，货量巨大）、首尔仁川机场（半导体等高货值产品枢纽）均具有较强竞争力。未来，市场的持续增长将依赖于全球贸易健康度、电商需求动力以及主要枢纽机场的运营效率与基础设施能力。

从亚太区域来看，香港凭借自由港政策与高度国际化的航线网络，长期保持亚太航空货运枢纽地位，2023 年航空货运周转量达 86.4 万吨，2021 年排名因疫情略有波动，但整体表现依然稳健；新加坡作为东南亚核心航空物流节点，2023 年航空货运周转量达 76 万吨，持续发挥重要的区域枢纽功能；中国内地依托超大规模市场优势，航空货运周转量保持稳健增长，2023 年达 261.7 万吨，展现出强劲的发展动能。三者各具特色，共同构成亚太地区航空货运格局的重要支撑力量（见图表 8）。

图表 8：中国香港与新加坡和中国内地的航空货运周转量比较（2011-2023 年）



数据来源：世界银行、同花顺iFinD、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

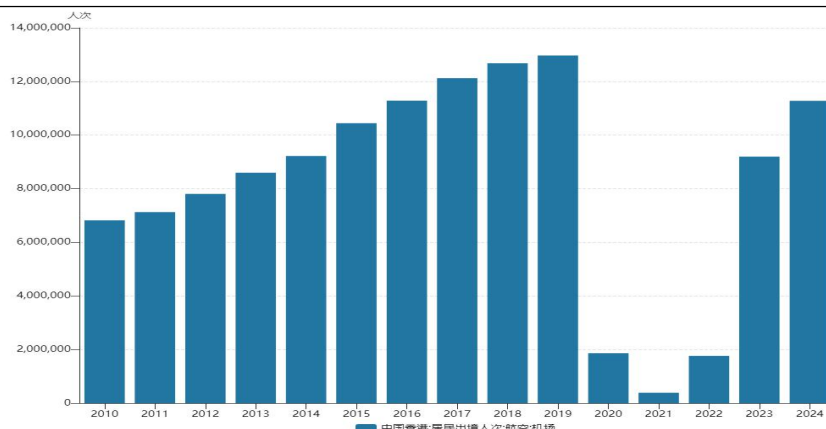
## （二）航空人流：人流吞吐量与访港旅客数量齐升，客群国际化特征明显

### 1. 总体规模与增长趋势。

**近年来香港航空客流增速领先全球。客运市场稳步复苏，**2023年旅客吞吐量恢复至疫情前约70%，国际中转客流是重要组成部分。2024年香港机场累计完成旅客吞吐量5312.1万人次，同比增长34.3%；2025年全年客运量录得双位数增长，达6,100万人次，较去年上升15%。2025年机场管制站的访港旅客约1,122万人次，同比增长约12%。增长的驱动力看主要包括三个方面：一是国际商务客流的恢复，二是旅游客流的增加，三是中转客流的增加。

**航空出境居民人数疫情后快速反弹。**疫情下香港居民出境人数骤减，疫情后触底反弹，2023年香港居民通过航空出境约920万人次，较前年增长超过420%；2024年航空出境本港居民1,128万人次，同比增长22.6%。航空出境约占整体出境居民人次的10.8%（见图表9）。

图表9：香港居民出境通过航空方式的人数（2010-2024年）

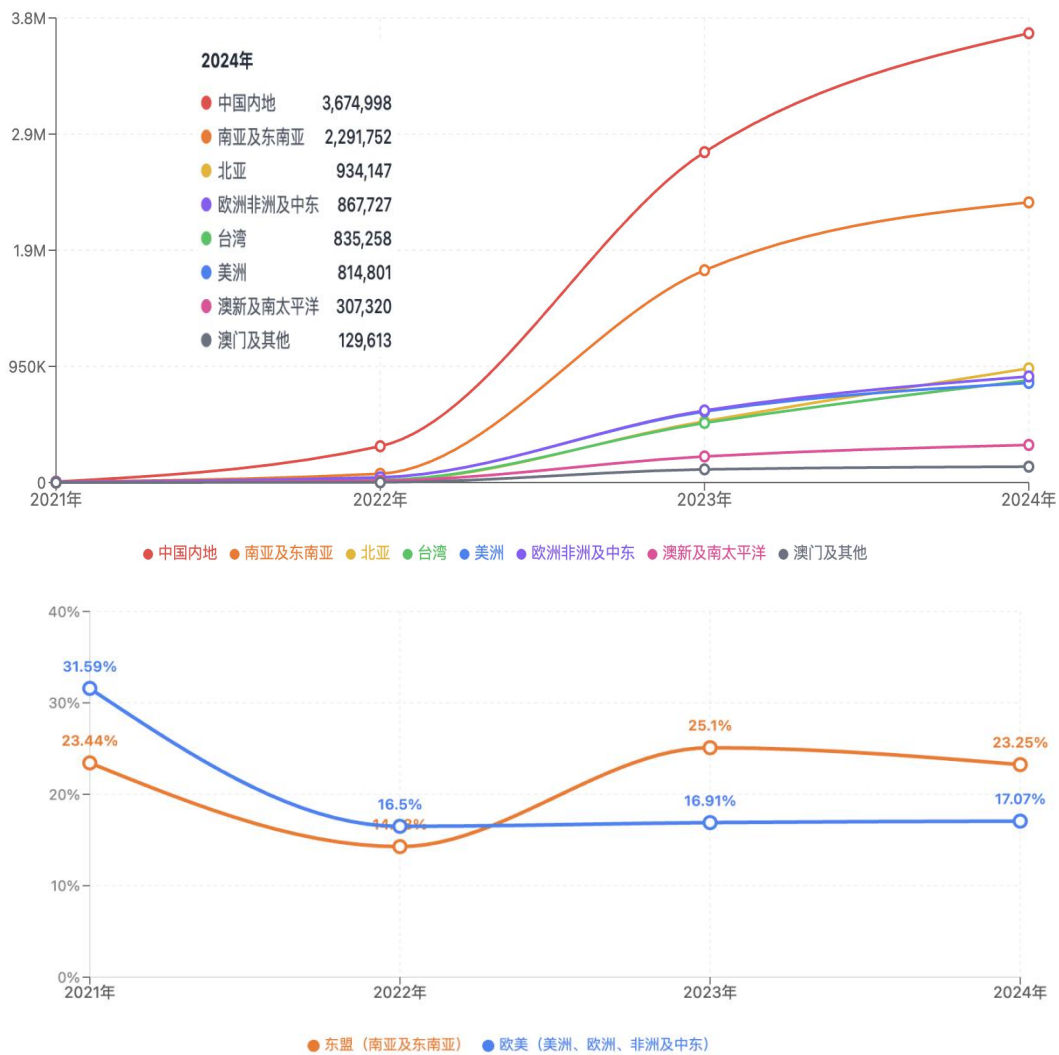


数据来源：香港旅游发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

## 2. 客源地分布与国别特征。

空运客源地具有明显的国际化特征。其一，中国内地仍是最大客源地，占比 37%；其二，东盟地区的客流占比呈上升趋势，年均增长率约为 15%；其三，欧美地区的客流占比呈下降趋势（见图表 10）。

图表 10：香港航空访港旅客人数及占比（按地区）（2021-2024 年）



数据来源：香港特区政府统计处、香港旅游发展局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

香港空运人流特征：其一，中转客流占比较高，疫情前

占比近 30%，目前正力争恢复至这一水平，2026 年 1-2 月，转机及过境旅客量同比大幅攀升 30%，呈现强劲恢复势头，在全球主要机场中处于较高位置；其二，旅游客流呈季节性波动，春节期间为明显客流高峰（如 2026 年 2 月峰值单日超 21 万人次），夏季亦为传统旺季。

从亚太区域来看，香港的航空客运量走势与新加坡高度相似。新加坡作为东南亚核心国际航空枢纽，2023 年航空客运量达 4,750 万人，恢复势头良好；香港依托国际化航空网络，2023 年航空客运量达 2,570 万人，客运市场持续修复中；中国内地航空客运市场规模庞大，受疫情影响 2020 年至 2022 年有所回落，2023 年强势反弹至 6.2 亿人（见图表 11）

图表 11：中国香港与新加坡、中国内地航空运输客运量比较（2010-2023 年）



数据来源：世界银行、同花顺iFinD、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

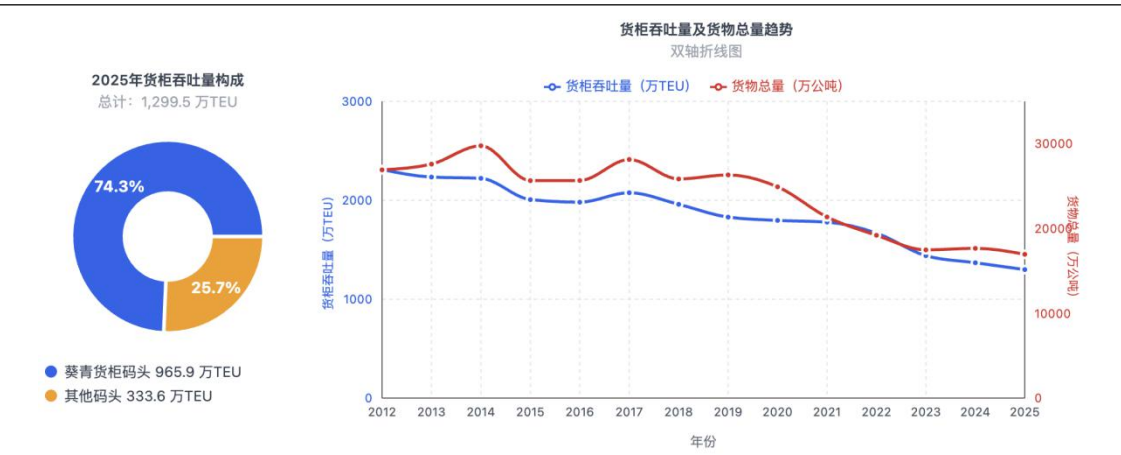
### 三、海上运输发展情况

#### （一）航运物流：吞吐量下滑，高增值服务优势依然突

出

**受毗邻港口快速发展等因素影响，近年香港港口集装箱吞吐量呈下滑趋势。**2025年，香港港口完成集装箱吞吐量1,299万TEU，同比下降5.1%，其中葵青货柜码头处理了近965.9万TEU，占港口货柜吞吐量约74%（见图表12）。

图表 12：香港港口货柜吞吐量及港口货物总量情况（2012-2025 年）



数据来源：香港海运港口发展局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

**尽管面临运量下滑的压力，香港的独特优势依然突出。**其一，作为自由港，香港拥有高效的清关流程和零关税政策，对高价值和时效性要求高的货物（如电子产品、奢侈品、药品）仍具较强吸引力。其二，香港实行普通法法律体系，在海事仲裁、金融和保险服务方面拥有优势，是处理复杂国际贸易和航运纠纷的理想枢纽。

从亚太区域来看，全球港口吞吐量（万TEU）排名前15中，中国占7席、上海第1（5,506），新加坡稳居第2（4,466），马来西亚巴生港（1,514）、丹戎帕拉帕斯港（1,403）分别位居第11、第13位，香港位列第15名，越南胡志明市港、

盖梅港居第 20、28 位（见图表 13）。区域主要港口各具特点。其中，新加坡港在国际转运业务上具有较强竞争力、清关效率被视为全球“标杆级”水平，韩国釜山港主要服务于本国进出口及东北亚转运，马来西亚港口依托马六甲海峡优势、也是重要中转枢纽，越南港口主要服务于本国进出口，日本主要港口侧重于服务国内经济，珠三角港口群、长三角港口群直航能力增强与智慧化水平持续提升。

图表 13：2025 年全球前 30 大港口总吞吐量排名

Rank (y-o-y)	Port Name	Country	2025	2024	Growth 25/24 %		2019	Growth 25/19 %
1 (1)	Shanghai	China	55,062,000	51,508,000	6.9%	↑	43,303,000	27.2%
2 (2)	Singapore	Singapore	44,663,699	41,124,045	8.6%	↑	37,195,636	20.1%
3 (3)	Ningbo-Zhoushan	China	43,870,000	39,300,800	11.6%	↑	27,535,000	59.3%
4 (4)	Shenzhen	China	35,410,000	33,398,600	6.0%	↑	25,771,700	37.4%
5 (5)	Qingdao	China	32,890,000	30,870,000	6.5%	↑	21,010,000	56.5%
6 (6)	Guangzhou	China	27,680,000	26,070,000	6.2%	↑	23,236,200	19.1%
7 (7)	Busan	S Korea	24,881,704	24,402,022	2.0%	↑	21,992,000	13.1%
8 (8)	Tianjin	China	24,032,800	23,292,500	3.2%	↑	17,300,700	38.9%
9 (9)	LA/LB	US	20,120,917	19,947,077	0.9%	↔	16,969,666	18.6%
10 (10)	Jebel Ali (Dubai)	UAE	15,552,000	15,536,000	0.1%	↔	14,111,000	10.2%
11 (11)	Port Kelang	Malaysia	15,138,772	14,644,527	3.4%	↑	13,580,717	11.5%
12 (12)	Rotterdam	Netherlands	14,250,000	13,822,000	3.1%	↑	14,810,000	-3.8%
13 (16)	Tanjung Pelepas	Malaysia	14,028,376	12,253,309	14.5%	↑	9,077,485	54.5%
14 (14)	Antwerp	Belgium	13,610,000	13,517,000	0.7%	↔	11,860,204	14.8%
15 (13)	Hong Kong	China	12,944,000	13,688,000	-5.4%	↓	18,303,000	-29.3%
16 (15)	Xiamen	China	12,507,700	12,255,700	2.1%	↑	11,122,180	12.5%
17 (17)	Tanger Med	Morocco	11,106,164	10,241,392	8.4%	↑	4,801,710	131.3%
18 (18)	Laem Chabang	Thailand	10,452,400	9,554,675	9.4%	↑	7,980,560	31.0%
19 (20)	Beibu Gulf	China	10,060,000	9,020,000	11.5%	↑	n.a.	n.a.
20 (22)	Ho Chi Minh City	Vietnam	n.a.	9,158,200	n.a.		6,848,360	n.a.
21 (21)	NY/NJ	US	8,897,531	8,698,526	2.3%	↑	7,471,131	19.1%
22 (19)	Kaohsiung	Taiwan	8,885,854	9,228,418	-3.7%	↓	10,428,634	-14.8%
23 (24)	Hamburg	Germany	8,364,000	7,795,313	7.3%	↑	9,282,012	-9.9%
24 (25)	Colombo	Sri Lanka	8,301,210	7,792,069	6.5%	↑	7,228,337	14.8%
25 (23)	Mundra	India	n.a.	8,231,000	n.a.		4,732,699	n.a.
26 (27)	Nhava Sheva	India	7,944,257	7,052,689	12.6%	↑	5,100,889	55.7%
27 (28)	Jakarta	Indonesia	7,880,000	7,600,000	3.7%	↑	6,802,200	15.8%
28 (26)	Cai Mep	Vietnam	n.a.	7,440,000	n.a.		n.a.	n.a.
29 (29)	Rizhao	China	7,370,000	6,710,000	9.8%	↑	4,520,000	63.1%

数据来源：AlphaLiner 2026年3月18日更新、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

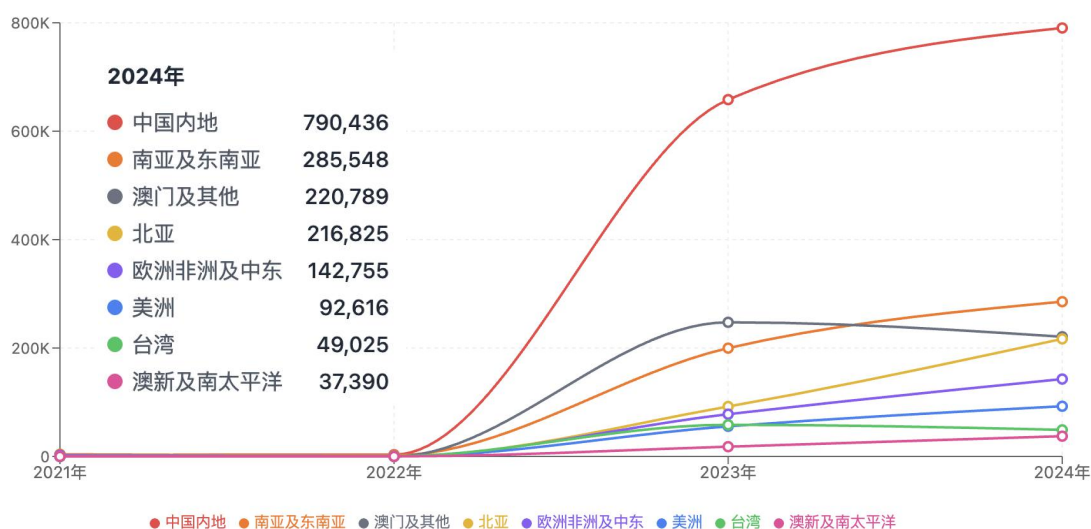
## （二）航运人流：以邮轮乘客为主，结构性特征明显

### 1. 邮轮乘客规模与增长趋势。

航运客流规模有望提升，邮轮发展持续向好。2025 年香

港海路访港旅客约 181 万人次，占整体出入境总量的 3.6%，邮轮乘客占比较高。全球邮轮行业已步入新一轮增长周期。据国际邮轮协会《2025 年邮轮业状况》报告，2024 年全球邮轮游客超过 3,413 万人次，全年收益超 300 亿美元，2027 年预计进一步增至 4,000 万人次。从区域看，亚太地区发展势头最为强劲，未来几年年均增速预期可达 19.6%，或成为推动全球邮轮业增长的核心引擎。香港邮轮发展持续向好，根据香港旅游发展局数据，2024 年录得约 150 个邮轮航次，旅客约 52 万人次；2025 年增至 189 个航次，旅客约 63 万人次，同比实现双位数增长。2026 年首两个月已迎来 52 个航次、旅客超 18 万人次，接近上年全年约三成水平，全年总量有望再创新（见图表 14）。

图表 14：香港海路访港旅客人数（按地区）（2021–2024 年）

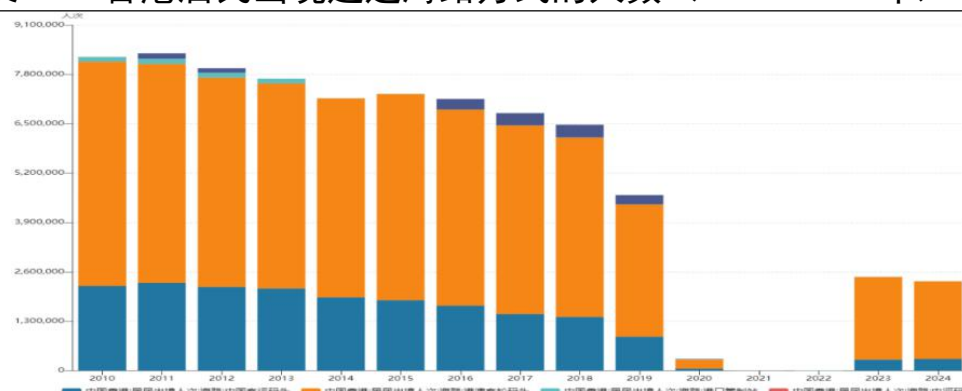


数据来源：香港特区政府统计处，香港入境事务处，中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

海运出境居民人流占比较低。疫情后海运人流积极恢复，

2023 年本港居民通过海运出境 247 万人次，较 2022 年的 4,906 人次暴增 502 倍；2024 年海路出境居民约 236 万人次，同比下降 5%，通过海路出境的居民人次仅占本港居民整体出境人次的 2.3%（见图表 15）。

图表 15：香港居民出境通过海路方式的人数（2010-2024 年）



数据来源：香港旅游发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

## 2. 邮轮客流呈现出亚洲邮轮为主、海外度假为主、短途航线为主的特征。

具体看，其一，航线以亚洲区域为主，邮轮航线主要往返新加坡、日本、韩国、越南等亚洲目的地，近年来亦吸引皇家加勒比、丽星邮轮等国际品牌以香港为母港运营短途航线；其二，旅客以度假为主要目的，2024 年经启德邮轮码头出入境的旅客中，海外访客占 40%、香港居民占 30%、内地旅客占 30%；其三，以短途航线为主，运行时间多为 3-5 天，如香港至三亚、香港至越南等航线（见图表 16）。

图表 16：香港邮轮乘客人次及停泊次数趋势图（2018–2025 年）

图1 | 邮轮乘客人次（季度）

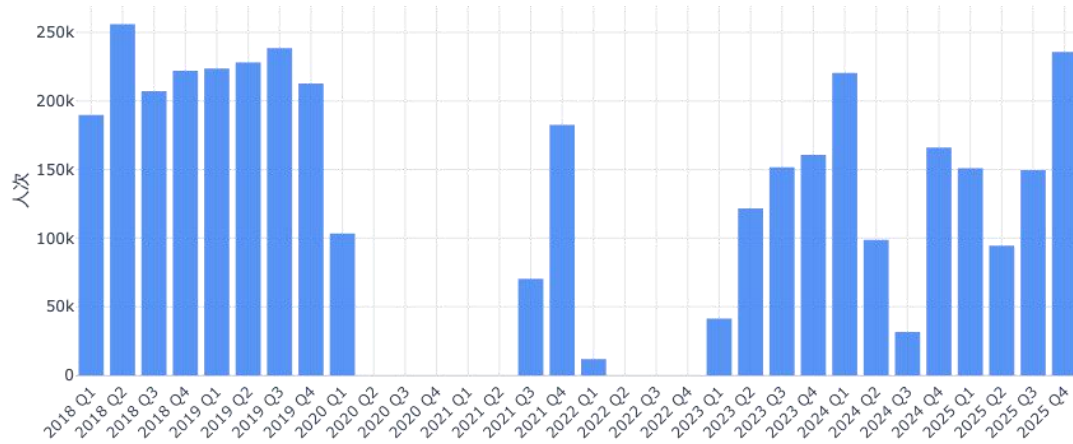
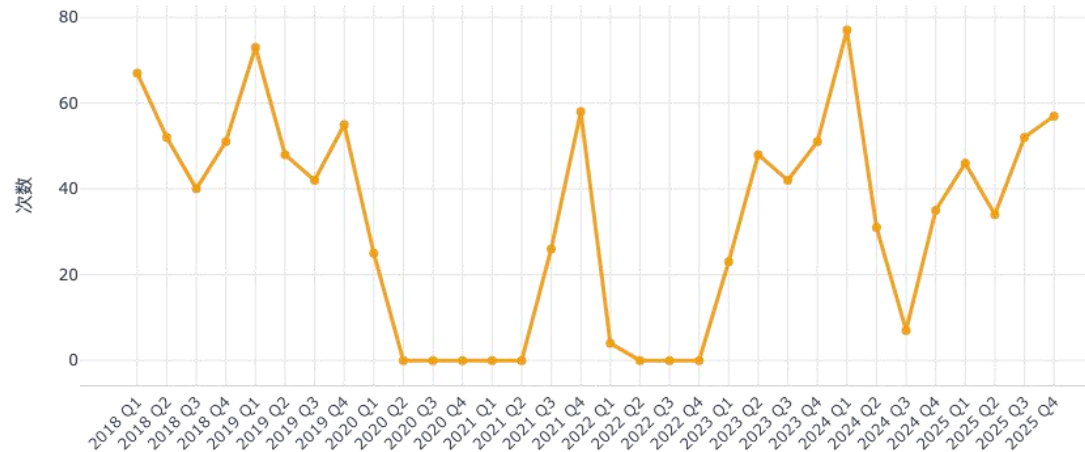


图2 | 邮轮停泊次数（季度）



数据来源：香港特区政府文化体育及旅游局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

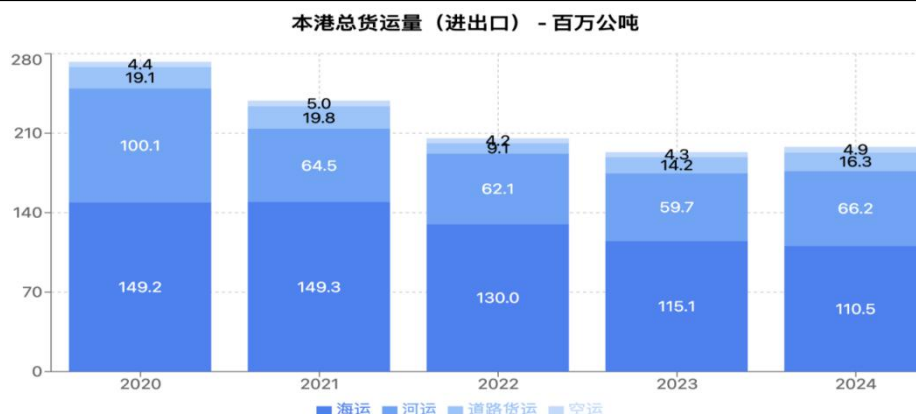
#### 四、陆地运输发展情况

**（一）陆运物流：增长动力正从传统贸易向跨境电商驱动的快速配送服务转型**

从货运量角度看，近年香港陆路货运量经历波动后呈现稳步复苏态势，整体占比较小。数据显示，香港的公路货运量在 2022 年曾因疫情相关管控措施影响而大幅下跌，但随后迅速反弹。2024 年香港总货运量 19,790 万吨，其中经陆

路运输的货物总量为 1,630 万吨，占比 8.4%（见图表 17）。

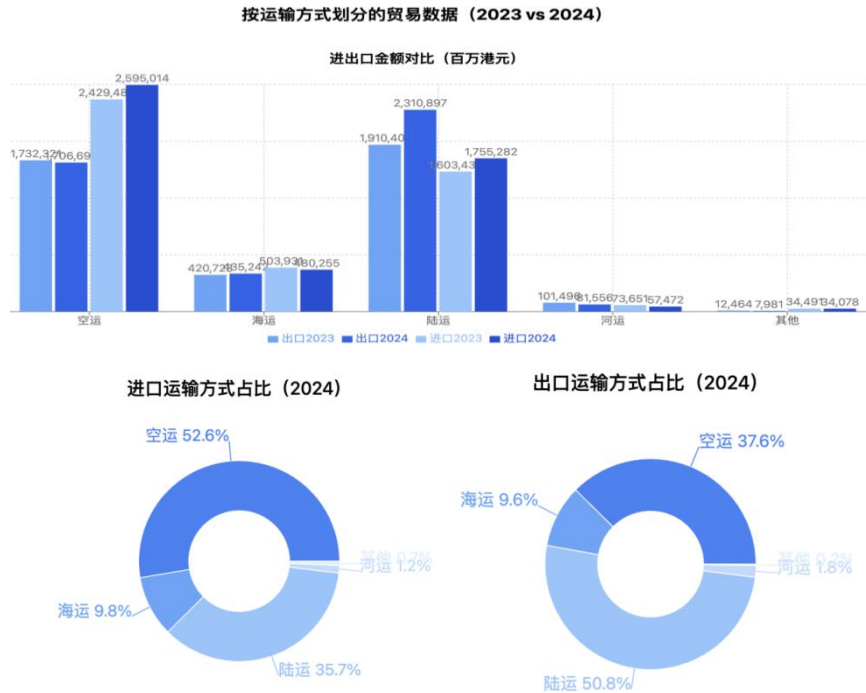
图表 17：陆运在本港总货运量中占比第三（百万公吨）（2020-2024 年）



数据来源：香港海运港口发展局、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

从货运价值看，陆路运输增长动力正从传统贸易向跨境电商驱动的快速高增值配送服务转型，货值占比近半。从运输货物的价值来看，2024 年香港的陆路运输出口货值为 2.3 万亿港元，同期香港整体货物出口运量总值为 4.5 万亿港元，陆运占比约 50.9%，货值同比增长 21.0%。在跨境电商蓬勃发展的推动下，香港本地快递和跨境直邮服务迎来了爆发式增长，催生了一批专注于跨境电商物流的本地企业。香港陆路物流业正从传统大宗货柜转运，向依托航空枢纽的高价值货物、跨境电商物流以及服务大湾区的多式联运等高增值方向转型（见图表 18）。

图表 18：香港按运输方式划分的进出口货物价值（百万港元）（2024年）



数据来源：香港特区政府统计处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

在传统陆路转运方面，粤港澳大湾区内各城市形成了功能互补的物流格局。深圳依托盐田港的国际班轮直靠能力，广州凭借南沙港与广阔产业腹地的联动优势，国际连接能力持续增强，叠加内地海关与检验检疫效率的提升，有效拓展了港口腹地辐射范围；香港则发挥自由港政策、高效通关及成熟的国际贸易服务网络优势，在高附加值货物中转与国际物流协调方面持续发挥重要作用。三地在陆路货运领域各有侧重，协同效应日益显现。

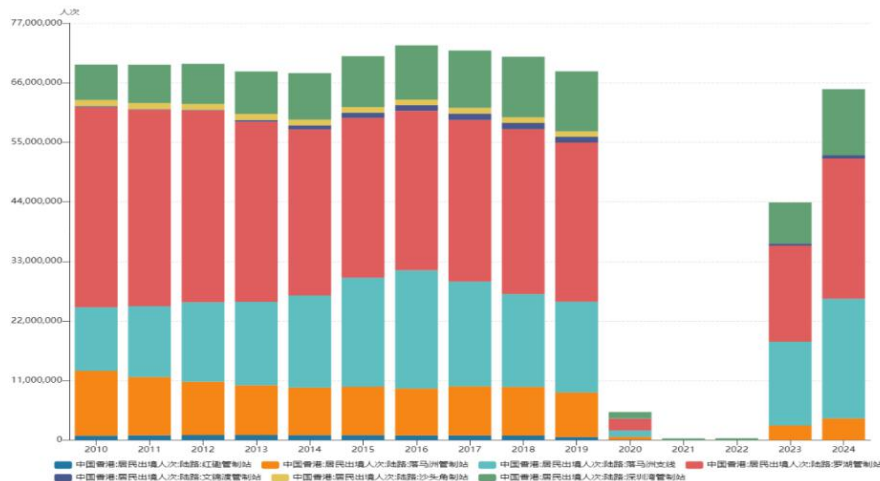
## （二）陆运人流：是香港出入境人流绝对主体，具有明显的方向性特征

### 1. 总体规模与口岸分布。

**陆路人流是香港出入境人流的绝对主体，2025 年陆路管制站入境旅客约 3,687 万人次，占总访港旅客入境人次的 74%，内地访客占 90%，这一比例在全球主要城市中处于较高水平，反映了“宜居宜业宜游”的一体化湾区建设持续取得新成效。**

**陆路交通是香港居民出境的主要方式。2023 年陆路出境居民约 5,910 万人次，快速恢复至 2005 年的水平，较 2022 年增长 58.77 倍；2024 年陆路出境本港居民约 8,924 万人次，同比增长 51%，恢复至 2019 年水平。2024 年陆路出境居民人次占本港总体出境居民人次的 85.2%，表明陆路是居民出境的主要渠道（见图表 19）。2025 年全年，深圳出入境边防检查总站累计查验出入境人员 2.74 亿人次，全年日均查验 74 万人次、单日最高达 109.4 万人次。其中，落马洲—皇岗口岸日均人流量最高可达 33 万人次，该口岸的人流构成多元，包括高铁乘客、巴士乘客、步行过关的游客等。深圳湾口岸是连接深港西部的重要交通枢纽和跨境通道，日均人流量最高达 20 万人次，主要以自驾车和巴士乘客为主。**

图表 19：香港居民出境通过陆路方式的人数及结构（2010-2024 年）

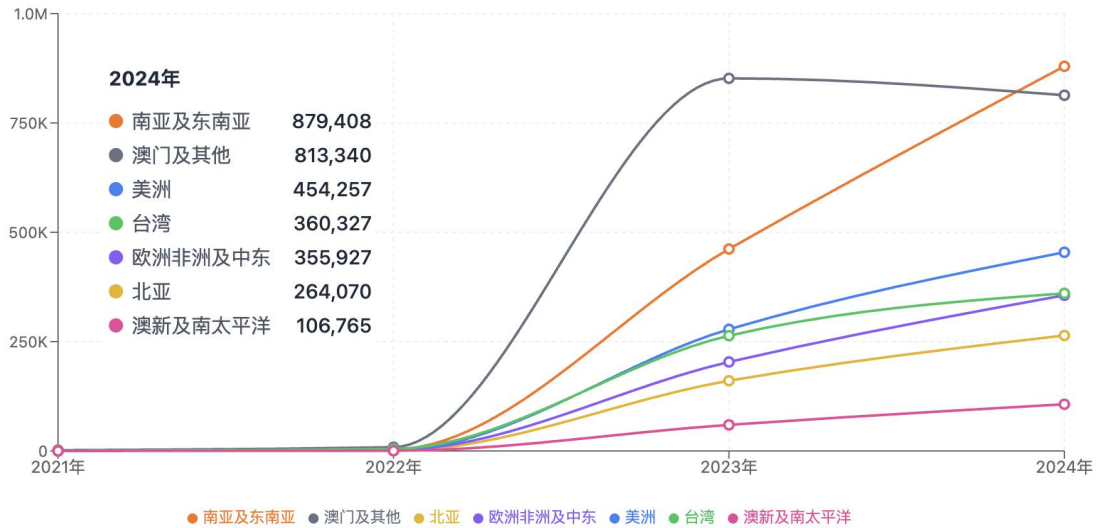


数据来源：香港旅游发展局、Wind、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

## 2. 客源地分布与国别趋势。

**陆路人流以中国内地访客占比最多。**根据香港入境事务处数据，2024 年通过陆路口岸入境香港的访客总计约 3,281 万人次，其中，中国内地访客占比高达 90%。来自广东省的访客增长较快，自 2024 年 12 月起，深圳恢复“一签多行”政策，显著带动跨境旅游需求，截至 2025 年 11 月初，持该签注赴港人数同比增长 22%，累计签发 141.7 万证次，反映了大湾区一体化建设的推进和内地消费升级的驱动。陆路客流的非内地旅客中，南亚及东南亚旅客占比最高，其次是中国澳门、美洲和欧洲、非洲及中东旅客（见图表 20）。

图表 20：香港陆路访港非内地旅客人数（按地区）（2021-2024 年）



数据来源：香港特区政府统计处、香港入境事务处、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

**\*免责声明**

本报告由中国工商银行（亚洲）有限公司发出，以上条款建立在我行认为可靠信息的基础上，但我行并不表示对报告的准确或完整负责。如以上资料有所更改，我行恕不另行通知。上述资料仅供参考，我行并非借此诱导任何投资行为或预期未来利率 / 价格走势。我行或我行的任何关联机构可能拥有以上投资产品。

本报告并不构成我行作为上述交易及任何其他投资交易的顾问或令我行负上任何信托责任。我行不对报告或其内容运用负上任何法律责任。投资者在决定进行任何交易之前，应充分了解交易的详情和细则，并进行独立的分析，以评估该交易是否切合个人的条件和目标。我们也建议投资者作出独立的调查以达上述的目的。我行不保证或指示此投资产品将出现任何的投资结果。

这份报告是提供的资料仅供参考。本报告并不构成任何要约，招揽或邀请购买，出售或持有任何证券。投资价格可跌可升，投资者可能会损失部分或全部的投资。在本报告所载资料没有考虑到任何人的投资目标，财务状况和风险偏好及投资者的任何个人资料，因此不应依赖作出任何投资决定。订立任何投资交易前，你应该参照自己的财务状况及投资目标考虑这种买卖是否适合你，并寻求咨询意见的独立法律、财务、税务或其他专业顾问。



香港中資銀行業協會  
Chinese Banking Association  
of Hong Kong

**本文章版权属撰稿机构及/或作者  
所有，不得转载。**

**本文章发表的内容均为撰稿机构  
及/或作者的意见及分析，并不代  
表香港中资银行业协会意见。**