

研究报告

香港交通物流行业发展观察 系列之二：运力分析篇

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二篇，从空运、海运、陆运三个板块，聚焦基础设施、行业生态系统两个维度，系统梳理香港交通物流行业发展及竞争状况。（第一篇请见《香港交通物流行业发展观察系列之一：总体情况篇》）。

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

文晨宇 祝修业

香港交通物流行业发展观察系列之二：

运力分析篇

本篇作为香港交通物流行业发展观察系列专题第二篇，从空运、海运、陆运三个板块，聚焦基础设施、行业生态系统两个维度，系统梳理香港交通物流行业发展及竞争状况。

（第一篇请见《香港交通物流行业发展观察系列之一：总体情况篇》）。

一、空运基础设施及生态概况

（一）机场发展动态：三跑道系统开启香港“机场城市”新纪元

三跑道系统（3RS）全面投运及周边配套生态深度融合。2024年11月，耗资1,415亿港元的三跑道系统正式全面启用，涉及增加跑道数量、填海650公顷、扩建二号客运大楼、新建旅客捷运系统及行李处理系统的全方位升级。**提升运力与规模效应**，三跑道系统的投运使香港国际机场的年客运设计容量提升至1.2亿人次，年货运设计容量提升至1,000万吨，整体运力增幅约50%。**推动构建“机场城市”生态**，香港机场管理局正积极推进“航天城”（SKYTOPIA）项目，核心商业综合体“11 SKIES”总建筑面积达380万平方英尺，集零售、餐饮、娱乐及专业服务于一体，旨在实现航空运力与商业价值的深度耦合。**协同联动深化与中国内地联系**，在东莞设立的“香港国际机场东莞空港中心”，实现了全球首

创的直达机场禁区多式联运，“海空联运”模式不仅降低了约 50%的物流成本，更将香港机场的服务触角直接延伸至大湾区制造业核心地带，实现了运力资源的跨地域优化配置。

赋能数智化升级，香港国际机场正积极部署自动驾驶接驳系统、数字化停机坪管理及生物特征识别通关；无人驾驶车辆快速发展，自 2019 年起在香港国际机场运作，负责运送旅客的行李及货物，截至 2026 年 2 月已有超过 70 辆无人驾驶车投入服务，包括运送行李的拖车、货物、巡逻车及无人驾驶巴士，累计行驶距离已超过 300 万公里，相当于环绕地球 76 圈。

（二）机场全球排名：货运蝉联全球第一，客运服务重回顶峰

货运吞吐排名居首，2024 年香港国际机场货运量达 494 万吨，同比增长 14.1%；2025 年货运量达 507 万吨，同比增长 2.7%，**连续 15 年蝉联全球最繁忙货运机场**。凭借极高的清关效率和密集的航线网络，香港吸引了全球约 70%的跨境电商货物及精密电子产品在此中转。

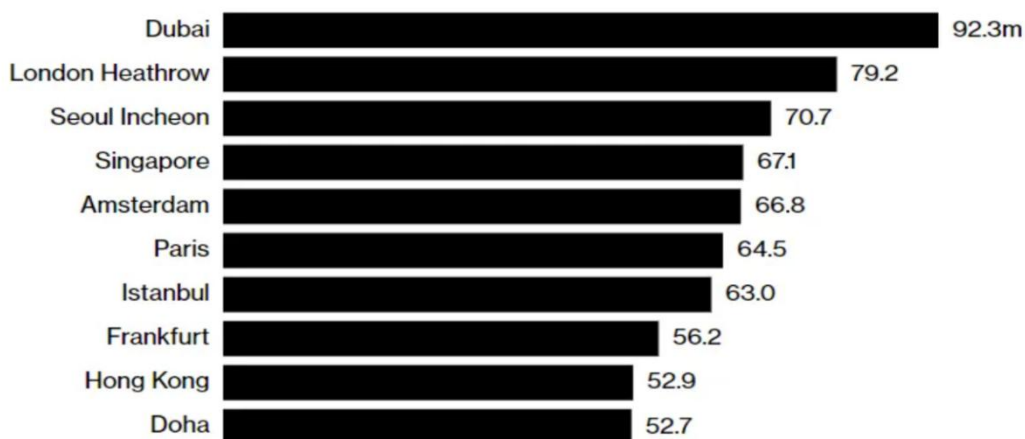
客运服务排名回升，根据国际机场协会 ACI 公布的 2024 全球最繁忙机场排名（按客运量），**香港位居第九**。同时，在 2025 年 Skytrax 世界机场大奖中，香港国际机场排名从 2023 年的第 33 位、2024 年的第 11 位，大幅跃升至全球第 6 位，特别是在“全球最佳机场出入境服务”和“全球最洁净机场”等细分项中居于榜首。

综合竞争力得到认可，世界旅游大奖（WTA）连续多年将香港国际机场评为“世界领先机场”，侧重于其在客户体验和运营可靠性方面的综合表现，国际认可巩固了香港作为国际首选航空枢纽的品牌效应，为吸引更多国际航司入驻提供了强有力的背书（见图表 1）。

图表 1：2024 年全球最繁忙机场排名（按货运量、客运量）

排名	变化	机场名称 (城市/国家)	货运量 (吨)	同比增长率 (YoY %)
1	±0	香港 / 中国 (HKG)	4,938,211	14.10%
2	1	上海浦东 / 中国 (PVG)	3,778,331	9.80%
3	-1	孟菲斯 / 美国 (MEM)	3,754,236	-3.30%
4	±0	安克雷奇 / 美国 (ANC)	3,699,284	9.40%
5	1	路易斯维尔 / 美国 (SDF)	3,152,969	15.60%
6	-1	仁川 / 韩国 (ICN)	2,946,902	7.40%
7	±0	迈阿密 / 美国 (MIA)	2,753,450	9.00%
8	±0	多哈 / 卡塔尔 (DOH)	2,616,849	11.10%
9	2	广州 / 中国 (CAN)	2,381,901	17.30%
10	±0	台北 / 中国台湾 (TPE)	2,270,974	7.50%

The World's Busiest International Airports in 2024
Total passenger numbers



数据来源：国际机场协会（ACI）、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

（三）区域发展情况：亚太枢纽竞争加剧，香港保持差异化优势

大湾区航空枢纽加强协同：广州白云机场作为中国首个五跑道枢纽，2024 年货运量达 238 万吨，位列全球第 9 位，随着 T3 航站楼投运，远期终端货邮处理能力瞄准 600 万吨/年；深圳宝安机场也已正式迈入三跑道运营时代，2024 年货运量达 188 万吨，远期规划货邮能力达 450 万吨/年，以匹配其跨境电商与高科技产业带来的旺盛需求。香港与广深机场协作进一步深化，香港侧重国际中转，广深侧重内需与特定产业出口，三地 2024 年合计货运量达 920 万吨，占全球总量的 7.2%，共同推进大湾区世界级机场群提质发展。

东南亚航空枢纽以新加坡樟宜机场为标杆：新加坡作为效率标杆，2024 年樟宜机场货运量 199 万吨，2025 年增长至 208 万吨，同比增幅 4.5%。第五航站楼的扩建工程正稳步推进，旨在进一步提升其作为全球医药与电子等高价值货物流转中心的处理容量与效率。香港机场货运量是新加坡的 2.4 倍，在货运规模和背靠大湾区腹地上更具深度。

东北亚空运枢纽：韩国仁川机场 2024 年货运量约 295 万吨，位居全球第六；2024 年 11 月通过完成第四期扩建工程，仁川机场将年货物吞吐能力从 500 万吨大幅提升至 630 万吨。作为承载韩国半导体出口的核心通道（存储半导体占仁川机场出口金额的 55.1%，加上其他芯片品类后占比高达 70%），扩建后的仁川机场进一步强化了其作为高价值精密

产业物流枢纽的地位。香港依托自由港政策构建的全球网络辐射能力与持续增长的中转枢纽地位，即使是仁川机场承接的来自中国东北或日本的货物，若要快速转运至东南亚、澳洲或欧洲，许多货主仍会选择经香港中转。

（四）机场企业生态：基地航司主导，国际巨头集聚

香港航空生态呈现“基地航司绝对主导、国际巨头区域枢纽、专业运力灵活补充”的鲜明特征。基地航空公司提供香港机场约三分之一的货运运力及核心客运网络，通过客机腹舱与全货机联动，构建了覆盖全球的密集网络。比如，**国泰航空、香港快运航空等。跨国快递巨头**将香港作为亚太区核心转运中心，拥有自建自动化分拣设施及专属机队，其枢纽规模与处理能力在亚太地区首屈一指。比如，**联合包裹（UPS）、联邦快递（FedEx）**等国际航空货运巨头均在此设立区域枢纽或重要航点，是其全球网络在亚太的核心支点。此外，**专业货运航空公司**提供关键的纯货运运力补充，侧重于跨太平洋及大宗合同货运，为物流合作伙伴提供灵活运力支持。比如，**卡利塔航空（Kalitta Air）、阿特拉斯航空（Atlas Air）**等（见图表 2）。

图表 2：香港空运相关企业生态情况

类别	代表公司	基本介绍
基地航空公司	国泰航空	总部位于香港的国际航空公司，提供覆盖亚洲、欧洲、北美等地的广泛客运和货运服务，于 2025 年 Skytrax “全球百大最佳航空公司” 排名跃升两名至全球第 3，为近四年最高排名。客运方面，国泰连接全球逾 80 个城市。空运方面，国泰货运运营约 20 架波音 747 全货机，并利用集团超 200 架客机腹舱运力，2023 年载货量约占香港机场总处理量的三分之一。依托香港国际机场提供医药、生鲜、电商等高效物流解决方案，是全球领先的航空货运品牌之一。
	香港快运航空	香港唯一的低成本航空公司，专注于区域性客运市场，服务中国内地、东南亚、韩国、日本等热门航点。作为国泰集团成员，在提供高性价比航空服务的同时，也通过客机腹舱运输，辅助提升货运能力，增强香港与亚洲的航空连接度。
	香港航空	总部设于香港的本地全服务航空公司，运营覆盖中国内地、东南亚、日本、韩国等区域航线，其客机腹舱亦承担一定货运功能，为香港国际机场的空运网络提供补充支持。
跨国快递巨头	联合包裹 (UPS)	全球领先综合物流服务提供商，业务涵盖包裹递送、供应链管理与货运代理。在香港，UPS 运营着其亚太航空转运中心，该枢纽是其全球智能物流网络的关键节点，通过自动化分拣系统连接亚洲主要市场与欧美航线，处理大量进出口及中转货物。
	联邦快递 (FedEx)	深度扎根香港的全球快递巨头，以航空速递、陆路运输和商业物流服务为主营业务。FedEx 在香港国际机场设亚太区转运中心，配备先进货物分拣设施，并部署波音 777F 等大型远程货机机队，以此为核心运营往返北美、欧洲与亚洲各主要经济体的货运航班，其枢纽规模与处理能力在亚太地区首屈一指。
专业货运航司	卡利塔航空 (Kalitta Air)	作为一家美国的大型全货运航空公司，其主要运营跨太平洋及全球范围内的长期包机 (ACMI) 和合同货运服务。卡利塔航空使用波音 747 等大型货机，执飞往来香港与北美、澳洲等地的定期或临时货运航线，为 DHL 等物流合作伙伴以及急需大宗空运能力的客户提供重要的运力补充。

数据来源：公开信息、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

二、海运基础设施及生态情况

（一）港口基础设施：高效转运枢纽向智慧绿色港口转型

香港港凭借完善基础设施、强大转运能力及市场化运营机制，居全球航运关键枢纽地位，并积极推动智慧化与绿色化转型。香港港凭借天然深水良港优势和高度市场化的运营机制，是全球海运体系中的关键转运枢纽。核心设施葵青货柜码头占地约 279 公顷，拥有 24 个深水泊位，岸线总长达

7,694 米，可同时容纳多艘全球最大的超大型集装箱船（ULCV）。着力推动码头操作自动化升级，葵青货柜码头营运商（如 HIT）正积极引入自动驾驶堆高机及遥控吊机系统。通过 AI 算法优化堆场管理，码头在高峰期的处理效率提升了约 20%，支持香港在无需大规模填海扩建的情况下保持高单位面积产出率。

推动智慧化转型与数字化基建进程，《海运及港口发展策略行动纲领》部署加速数字化进程。香港特区政府正牵头构建“港口社区系统”（PCS），利用区块链技术实现贸易文件、物流状态及清关信息的实时共享，旨在通过数据赋能提升港口整体流转效率，减少船舶在港等待时间，从而在物理空间受限的情况下进一步释放运力潜能。**推动绿色燃料加注中心规划**，为响应全球航运脱碳趋势，香港正全力打造“绿色燃料加注中心”。2025 年上半年，已成功完成首次液化天然气（LNG）船对船加注作业；并发布《绿色海事燃料加注行动纲领》，明确了绿色甲醇、氨及氢能的加注路线图，旨在吸引新一代绿色动力船舶挂靠。

（二）港口排名情况：综合实力稳居全球前列，航运服务优势突出

香港在国际航运排名中呈现“软实力持续领先、综合评价稳健”的特征。航运中心综合排名全球前四，在 2025 年《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》中，香港稳居全球第四，仅次于新加坡、伦敦和上海。该排名综合考量

了港口条件、航运服务（金融、法律、仲裁）及综合环境，香港在航运保险、海事法律及船舶融资方面的得分极高。获得**世界一流港口综合评价**，根据中国经济信息社与交通运输部水运科学研究院联合发布的《世界一流港口综合评价报告（2025）》，香港港凭借在安全便捷、智慧绿色等维度的稳健表现，与鹿特丹港、釜山港、安特卫普—布鲁日港等国际知名港口共同跻身“世界前列”方阵。（详见图表3）。

图表3：近十年波罗的海国际航运中心排名及2025年世界一流港口综合评价

排名	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
2	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦	香港	香港	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦
3	香港	香港	香港	香港	伦敦	伦敦	上海	上海	上海	上海	上海	上海
4	鹿特丹	鹿特丹	汉堡	汉堡	上海	上海	香港	香港	香港	香港	香港	香港
5	迪拜	汉堡	鹿特丹	上海	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜
6	汉堡	上海	上海	迪拜	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹
7	上海	迪拜	纽约-新泽西	纽约-新泽西	汉堡	汉堡	汉堡	汉堡	汉堡	汉堡	雅典-比雷埃夫斯	宁波舟山
8	东京	纽约-新泽西	迪拜	鹿特丹	纽约-新泽西	纽约-新泽西	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯	纽约-新泽西	雅典-比雷埃夫斯	宁波舟山	雅典-比雷埃夫斯
9	纽约-新泽西	釜山	东京	东京	东京	休斯顿	纽约-新泽西	纽约-新泽西	雅典-比雷埃夫斯	宁波舟山	汉堡	汉堡
10	釜山	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯	釜山	雅典-比雷埃夫斯	东京	宁波舟山	宁波舟山	纽约-新泽西	纽约-新泽西	纽约-新泽西



数据来源：《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》、《世界一流港口综合评价报告（2025）》、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

（三）区域发展情况：错位竞争和协同发展，共同构建

大湾区世界级港口群

香港通过错位竞争和区域协作，巩固其作为世界一流港口的综合竞争力。根据《世界一流港口综合评价报告(2025)》，新加坡港、上海港和宁波舟山港处于“世界领先”方阵。新加坡2024年集装箱吞吐量达4,112万标准箱，凭借其全球转运中心的规模效应和全自动化运营保持领先；上海与宁波舟山2024年集装箱吞吐量分别突破5,150.6万和3,930万标准箱，依托庞大的腹地货源和基建优势稳居世界第一和第三。香港2024年集装箱吞吐量为1,369万标准箱，在吞吐规模上与上述港口存在差距，但在航运金融、法律仲裁等高端航运服务领域仍具备显著的国际吸引力，与“领先方阵”形成了功能互补态势。

香港与大湾区内的深圳港、广州港同属“世界前列”方阵。深圳港2024年集装箱吞吐量突破3,000万标准箱，同比增长13.7%，国际集装箱班轮航线累计达265条，侧重于跨太平洋长航线的集装箱出口。广州港2024年完成集装箱吞吐量2,520万标准箱，同比增长5.3%，其中外贸箱量突破1,000万标箱，同比增长10.7%；其南沙港区已成为全国第二个年吞吐量突破2,000万标箱的单体港区，在内贸及东南亚航线具备优势。香港通过“深港组合港”等模式，三方在信息互通和监管互认上深度合作，共同提升了大湾区港口群在全球评价体系中的整体得分。

同属“世界前列”的釜山港、鹿特丹港实力也较强。釜

山港 2024 年集装箱吞吐量达 2,440 万标准箱，其中转运货物 1,350 万标准箱，占韩国转运吞吐量的 96.8%，是全球第二大转运港口。鹿特丹港 2024 年货物总吞吐量为 4.358 亿吨，集装箱吞吐量达 1,380 万标准箱，同比增长 2.8%。香港作为连接中国内地与全球市场的“超级联系人”角色，以灵活市场机制与国际化法律环境，擅长高价值时效中转，为全球供应链提供了兼具韧性与效率的关键节点（见图表 4）。

图表 4：全球主要港口基础设施情况

港口地区	代表港口	基础设施特点	当前发展方向
中国香港	香港港	自由港政策；深水港，天然良港；港口自动化程度整体居中；转运港，本地市场腹地小	转型为高端航运服务中心（金融、法律、仲裁）；推动智慧港口建设；提升自动化和绿色化水平
新加坡	新加坡港	世界最大转运港之一；高度自动化（自动化码头、无人车）；卓越的信息化管理系统	建设图瓦斯新港（Tuas Mega Port）；全方位智能港口（AI 调度、IoT、数字孪生）；零碳排目标
中国内地	上海港、宁波舟山港、广州港等	全球吞吐量最大（上海、宁波）；基础设施完善：深水码头、高速铁路、公路联动；自动化码头快速推广	推动智慧绿色港口建设；完善多式联运体系（铁水联运、公水联运）；服务“一带一路”战略与支持 RCEP 物流网络建设
欧洲	鹿特丹港、汉堡港、安特卫普港等	高度信息化与自动化；拥有铁路、公路、内河联运体系；绿色港口理念领先	推动氢能、岸电、低碳技术应用；打造“数字孪生港口”；集成欧盟绿色物流网络
北美	洛杉矶港、长滩港、纽约港等	港区广阔；主要依赖卡车运输，铁路较强（如 BNSF）；自动化推进较慢，受劳工影响较大	推动港口自动化与数字化转型；提升绿色港口标准（岸基供电、清洁能源）；增强供应链韧性与抗压能力

数据来源：公开信息、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

（四）航运企业生态：跨国巨头、中资龙头与本地企业三足鼎立

截至 2025 年末，香港拥有超过 1,100 家港口与航运相关企业，覆盖货运代理、船舶管理、海事金融、法律仲裁等核心领域，构建了功能齐全、体系完备的现代航运服务生态。根据香港海运港口发展局数据，货运代理与物流领域，在港

企业主要分为三类：本地龙头企业、跨国物流巨头及中资企业，形成“三足鼎立、深度融合”的市场格局。

2025 年全球海运货代 50 强榜单显示，中国企业占据榜单近三分之一席位，并首次夺得全球榜首。榜单中共有 15 家中国企业上榜，占比达 30%。其中，中国外运 (Sinotrans) 以 487 万 TEU 的货量，首次超越瑞士的德迅 (Kuehne + Nagel)，成为全球第一大海运货代企业。香港在该榜单中亦有 3 家本土企业入围，分别是嘉里物流 (Kerry Logistics, 第 11 位)、东方海外物流 (OOCL Logistics, 第 20 位) 和鸿安船务 (Honour Lane Shipping, 第 36 位)。几乎所有上榜的国际顶尖货代企业，如德迅、DHL、DSV 等，均在香港设立了区域总部或重要分支机构 (见图表 5)。

图表 5：2025 年全球前 50 海运货代企业排名 (按吞吐量)

排名	企业名称	总部所在地	货量 (TEU)	排名	企业名称	总部所在地	货量 (TEU)
1	Sinotrans Ltd.	中国	4,872,248	26	Logwin AG	卢森堡	614,000
2	Kuehne +Nagel	瑞士	4,310,000	27	Yusen Logistics	日本	603,000 (EST)
3	DHL Supply Chain &Global Forwarding	德国	3,314,000	28	Cargo Services Far East	中国	571,760 (EST)
4	DSV A/S	丹麦	2,686,009	29	Pacific Star Group	中国	565,833
5	Ceva Logistics	法国	1,900,000	30	Toll Group	澳大利亚	533,740 (EST)
6	Nippon Express	日本	1,850,979	31	Asia Shipping Transportes Internacionais	巴西	527,650

7	DB Schenker	德国	1,810,000 (EST)	32	UPS Supply Chain Solutions	美国	525,000 (EST)
8	LX Pantos	韩国	1,569,000	33	Bondex Supply Chain Management	中国	475,270
9	Ningbo Port Southeast Logistics Group	中国	1,551,542	34	Longsail International Logistics	中国	453,265
10	C. H. Robinson Worldwide	美国	1,428,200 (EST)	35	Mondiale VGL	新西兰	452,610
11	Kerry Logistics	中国	1,238,108	36	Honour Lane Shipping	中国	439,873
12	Cosco Shipping Logistics	中国	1,086,510	37	Taewoong Logistics	韩国	437,913
13	Hellmann Worldwide Logistics	德国	955,000 (EST)	38	Mainfreight Ltd.	新西兰	410,805
14	CIMC Wetrans Logistics Technology	中国	900,101	39	Noatum Logistics	西班牙	407,940
15	Worldwide Logistics Group	中国	881,620	40	Scan Global Logistics A/S	丹麦	400,000 (EST)
16	CTS International Logistics	中国	877,848 (EST)	41	Logisteed	日本	390,000
17	Geodis	法国	858,301	42	Alonso Forwarding	西班牙	389,518
18	Savino Del Bene	意大利	850,000	43	Flexport	美国	370,000
19	Expeditors International of Washington	美国	846,800 (EST)	44	EV Cargo	中国	367,400
20	OOCL Logistics	中国	800,000	45	AWOT Global Logistics Group	中国	360,000
21	Fr. Meyer's Sohn	德国	800,000	46	Manuport Logistics	比利时	345,000
22	Kintetsu World Express	日本	723,227	47	CJ Logistics	韩国	334,030

23	Allcargo Logistics	印度	649,070 (EST)	48	PSA BDP	美国	315,000
24	Maersk Logistics	丹麦	635,000 (EST)	49	Seko Logistics	美国	302,000 (EST)
25	Van Donge & de Roo	荷兰	635,000	50	Dachser	德国	286,000 (EST)

数据来源: 《Transport Topics》、中国工商银行(亚洲)东南亚研究中心

比较看，中资龙头企业拥有强大的资源整合能力及覆盖全球的航线网络，如中国外运、中远海运物流等中资企业，其香港子公司深度参与国际中转业务。香港本地龙头企业，如嘉里物流、东方海外物流等，拥有完善的亚洲网络，深耕本地及东南亚市场，综合物流能力强。德迅等跨国巨头则以香港作为亚太区支点，提供标准化全球服务体系、先进数字化物流平台以及高附加值行业的专业解决方案（见图表6）。

图表6：香港航运企业生态头部企业介绍

类别	企业名称	基本介绍
香港本地企业	嘉里物流 Kerry Logistics	香港本土最大的国际物流公司，亚洲网络强大，业务涵盖快递、供应链、仓储。在顺丰控股成为其大股东后，双方在快递、快运和供应链领域的协同效应进一步增强
	东方海外物流 OOCL Logistics	集团总部设于香港，提供全球货运代理与供应链管理服务
	中远海运物流	中远集团旗下，拥有自营船队+货代网络，兼具海运运输与代理能力；在香港构建“一带一路”海上通道的门户节点，推动全球网络快速扩展
	现代货箱码头	香港最大码头营运商之一，集装箱装卸、堆场管理、海运转运为核心；支持本地和国际货运代理公司在港作业，是海运物流链中的关键环节
中资企业	中国外运 Sinotrans	2025年全球第一大海运货代，香港子公司深耕本地市场，提供从海运、空运到仓储、合同物流的一体化服务
	中远海运物流 COSCO Logistics	自营船队+全球代理网络，“一带一路”门户节点
跨国巨头	德迅 Kuehne + Nagel	全球领先货代，香港为亚太枢纽，在香港设有具规模的操作团队，提供从拼箱、整箱到供应链物流服务，其数字平台 myKN 可实时追踪海运货物
	DB Schenker	德国铁路集团旗下，香港设有操作中心，服务亚太市场

	Expeditors	美资企业，专注高端供应链管理与定制化物流方案
--	------------	------------------------

数据来源：公开信息、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

三、陆运基础设施及生态情况

（一）陆运基础设施发展：集约化网络支持跨境融合

香港的陆运基础设施以高度集约化、智能化和深度跨境融合为特征，主要由密集的公路网、高效的铁路系统和多个跨境口岸构成，不仅服务于本地高密度城市的客货流通，更扮演着连接中国内地与全球市场的关键门户角色。**公路网络方面**，截至 2025 年 12 月，全港公共道路总长约 2,269 公里。其中，连接市区与新界、大屿山的战略性干道（如青马大桥、屯门-赤鱗角隧道）是维持物流流转的核心（见图表 7）。

图表 7：香港道路网络全景分布



数据来源：香港路政署、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

铁路系统方面，香港拥有全球最繁忙、盈利能力最强的

返北京、上海卧铺列车，以及针对福田、深圳北站的“灵活行”和“20次计次票”等安排，强化了大湾区“一小时生活圈”，也为高价值、高时效快件与商务货样提供具竞争力的运输选择。

（二）陆路建设排名：交通效率及基础设施质量位居世界前列

香港陆路交通效率、基础设施质量方面长期位居世界前列，为商业运作提供高确定性。全球竞争力排名提升——在2025年IMD世界竞争力排名中，香港在“基础设施”维度的排名显著提升，助力香港整体竞争力重回全球前三。特别是在“基本基建”和“技术基建”细分项中，香港凭借极高的道路密度和先进的交通管理系统获得了高分。世界公共交通系统标杆——《Time Out》及奥纬咨询等权威机构，多次将香港评为全球最佳公共交通系统榜首；准点率超过99.9%，极高运行可靠性不仅服务于客运，也为城市内部的即时配送和末端物流提供了稳定环境。智能交通管理成效显著，通过全面推行“易通行”（HKETo11）不停车缴费系统，主要隧道的通行效率提升了约15%。2025年上线的AI驱动实时交通信号系统，通过大数据分析自动调节路口红绿灯时长，显著缓解了核心商业区的交通拥堵，降低了物流车辆的空转成本（见图表9）。

图表 9：2025 年世界“最佳公共交通系统”排名

排名	城市（国家/地区）	满意度	特色描述
1	香港，中国	98%	MTR地铁覆盖广泛，双层电车标志性
2	上海，中国	94%	20条地铁线，全球最快磁浮列车
3	北京，中国	91%	1200条公交线，自行车王国
4	阿布扎比，阿联酋	88%	免费空调巴士，未来感无人电车
5	台北，中国台湾	88%	悠游卡便捷，地铁清洁准点
6	伦敦，英国	86%	最古老地铁Tube，伊丽莎白线高效
7	维也纳，奥地利	84%	价格低廉，统一票务系统
8	首尔，韩国	84%	T-money卡，高效地铁与彩色公交
9	孟买，印度	83%	本地火车命脉，地铁与人力车结合
10	多哈，卡塔尔	83%	无人驾驶地铁，metrolink巴士

数据来源：《Time Out》、中国工商银行（亚洲）东南亚研究中心

（三）区域发展情况：精细化管理水平领先，大湾区一体化进程加速

香港道路运输与中国内地交通网的深度融合，依托大湾区的基建一体化，正转型为区域交通的“国际门户”。中国内地拥有全球最大的高速公路及高铁网络，仅粤港澳大湾区内地城市群 2024 年高速公路里程已达约 5,459 公里。香港的特点在于“精度”和“管理效率”，2024 年，香港各类公共交通每日平均载客约 1,170 万人次，在高密度环境下，通过多层立体交通设计和复杂的地下空间利用，实现了交通承载力的深度挖潜。香港正通过广深港高铁及多条跨境公路干线全面融入大湾区“一小时生活圈”，如广深港高铁香港段在 2025 年全年载客量超过 3,000 万人次，同比增长 17%，再创历史新高。在跨境清关环节，自 2024 年 11 月起“一单两

报”机制扩展至所有陆路口岸，实现了货物信息“一次录入、双向共享”，显著提升通关效率；港珠澳大桥珠海口岸更采用“一站式”系统卡口，对无异常车辆，一分钟即可完成出入境查验。**大湾区协同效应增强**，香港与深圳、珠海的基建对接支持香港集中资源发展高端物流服务、将大宗仓储和初级加工功能向中国内地转移，实现资源优势互补合作。

新加坡积极推动技术应用落地，例如电子道路收费(ERP)系统全域覆盖和自动驾驶技术先行先试。截至2025年9月，全国约75%的车辆(超过75万辆)已完成第二代ERP车载单元安装，该系统不仅能实时调控交通流量，还可为驾驶者提供路况预警及停车位信息。在自动驾驶领域，新加坡通过国家顶层设计推动全场景规模化部署，推出自动驾驶接驳车并纳入公共交通网络，同时推动自动驾驶技术实现多场景商业化落地：陆路交通管理局在裕廊岛测试卡车编队、九识智能与新加坡邮政合作开展物流配送、FairPrice部署无人物流车调拨货物等。**香港的特点在于充分发挥承载效率、深度融入城市肌理**。香港通过多层立体交通设计和复杂的地下空间利用，实现单位面积交通承载力最大化，港铁系统准点率常年维持在99.9%以上，繁忙时段市区线路最小行车间隔不足2分钟。同时，完善的风雨连廊、全天候步行系统、无障碍设施与轨道交通站点无缝衔接，使居民能够在寸土寸金的高密环境中实现“门到门”的便捷出行。

(四) 陆运企业生态：国际服务商、跨境专线与即时配

送平台并存

根据香港特区政府统计，截至 2025 年末香港拥有数千家货运代理公司，其中大量企业从事涉及陆路运输的跨境和本地派送业务。香港陆运市场由三类核心企业构成，分别服务于全球供应链、跨境贸易及本地民生，形成了多层次运力供给体系。具体看分为：

国际综合物流服务商，如 DHL、UPS、FedEx、雅玛多运输等，服务覆盖全球网络，将香港作为其亚太乃至全球运营的关键节点；不仅提供标准快递，更侧重为跨国公司提供涵盖海运、空运、陆运及仓储的一体化供应链解决方案。例如，雅玛多利用其香港公司与海外伙伴网络，为电商客户提供从海外到香港的“点对点”简化配送服务。

跨境专线服务商主要服务于粤港澳大湾区的跨境物流，特别是电商货件；依托精通中港两地海关法规，提供集货、清关、干线运输及本地派送的一站式服务。市场上既有大型企业的跨境部门，也有众多专注于该领域的专业公司。例如，顺丰控股作通过收购香港本土最大国际物流公司嘉里物流，不仅获得了其遍布亚洲的广泛网络，更强化了其在国际货代和综合供应链服务方面的能力。目前顺丰在香港业务已涵盖本地快递、跨境电商物流、国际货运和冷链运输等多个领域。

本地即时配送平台以 Lalamove（货拉拉）、GoGoVan 为代表，依托移动互联网平台，整合社会运力资源，为香港本地商家和个人提供按需、即时的同城货运及快递服务，满足

餐饮外卖、零售补货、小型企业及个人急件配送的需求，是“最后一公里”物流的重要创新者（见图表 10）。

图表 10：香港主要陆运物流企业情况

类型	公司	服务范围
国际综合物流服务商	DHL Express	全球 220 多个国家和地区、香港本地配送、跨境快递
	UPS	全球 200 多个国家和地区、亚太地区 26 个国家、香港本地配送、国际快递
	FedEx	全球 220 多个国家和地区、香港本地配送、国际快递
跨境物流服务商	顺丰速运(SF Express)	本地与跨境快递、冷链物流、同城配送、国际物流
	Continental Global Service	一站式跨境物流、清关服务、专线客服、危险品配送、海外仓储
	OneShip	香港、东南亚、澳洲、美国、英国市场、订单管理、包裹跟踪、退货处理
	ShipAny	香港及国际配送、订单统一管理、物流追踪、电子报关、多平台整合
本地实时配送平台	Lalamove	本地实时及预约配送、文件速递、家居搬运、宠物接送、仓库运输
	GoGoX (前 GoGoVan)	24 小时实时 Call 货 Van、速递服务、家居搬运、建材运送、宠物接送、仓库物流
	菜鸟网络	香港本地配送、跨境电商配送、“满 99 包邮”服务、周末及夜间配送
	香港邮政	Speedpost 国际速递 (190+ 目的地)、本地邮件和包裹寄送、上门收件

数据来源：公开信息、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。**