



李家超主持特區政府部門首長會議指示 同心協力做好首份香港五年規劃

【香港商報訊】記者馮仁樂報導：特區政府昨日舉行部門首長會議，行政長官李家超向司局長、部門首長及高層官員講述國家「十五五」規劃的重要意義，並就制定香港五年規劃工作提出要求，指示各政策局和部門同心協力做好有關編制工作。

李家超在會上指出，十四屆全國人大四次會議通過「十五五」規劃綱要，為支持香港發展作出重要部署和明確定位，在鞏固提升香港國際中心地位、推動創科發展、深化粵港澳大灣區建設等多個重要範疇，給予實實在在的支持。香港必須抓緊機遇，對接國家戰略，把中央賦予的新定位、新功能、新任務，轉化為推動香港經濟高質量發展和改善民生的具體成果，主動融入和服務國家發展大局。李家超分享了制定香港五年規劃工作的幾點體會：第

一，必須有主動對接、融入和服務的精神，需仔細部署、積極銜接；第二，要加快部署北部都會區建設，作為在「十五五」時期對接國家發展新質生產力的重要戰略平台；第三，鞏固提升傳統中心地位，為國家深化改革、推進高水平對外開放提供強力支持；第四，開拓新興賽道，發掘新增長點和新優勢，並與傳統中心優勢互補，產生協同效應，構成香港在「十五五」時期服務國家、聯通世界，進一步發展香港經濟、提升市民福祉的一整套功能組合。

李家超最後強調，編制首份香港五年規劃是一項光榮的歷史性任務，將其落實到底是整個政府對香港未來五年的集體承擔，各政策局及部門要以認真、積極、務實的態度，同心協力做好首份香港五年規劃。



李家超昨主持部門首長會議，與大家共同討論制定首份香港五年規劃。 李家超 Fb 圖片

香港機場首季客運量按年升14.3%

全球十大繁忙航線港佔四條

【香港商報訊】記者周偉立報導：香港國際機場昨日公布2026年3月份航空交通量。月內，該機場共處理574萬人次旅客及34100架次飛機起降，按年分別上升19.6%和2.7%。另外，在2026年4月公布的全球十大最繁忙國際客運航線中，有4條為往來香港國際機場的航線，其中往來中國香港及中國台北的航線位居榜首。



香港國際機場榮獲「2026年 全球最佳機場」。 機管局圖片

中東危局下往來歐洲航線增長顯著

機場方面表示，轉機/過境旅客及訪港旅客均錄得雙位數升幅，是帶動旅客量增長的主要動力。受中東局勢影響，往來歐洲的航線增長顯著。往來東南亞及內地航線繼續成為增長動力。

與此同時，機場3月貨運量按年下跌4.4%至43萬公噸。貨運量下跌主要是由於出口貨運按年下跌14.9%。受地區緊張局勢影響，出口往中東地區的貨運量大幅下跌62.1%，拖累整體出口表現。另一方面，進口及轉口貨量分別按年上升6.5%和19.5%，抵銷部分出口貨運跌幅。就地區而言，月內往來歐洲貨量錄得增長，抵銷部分往來中東及北美地區貨量的顯著跌幅。

今年首季，機場客運量超過1667萬人次，飛機起降量達100645架次，分別按年上升14.3%及4.9%。貨運量按年上升3.3%至121萬公噸。

過去12個月，機場客運量錄得雙位數升幅，上升14.8%至6305萬，飛機起降量上升7.1%至399450架次。整體貨運量上升2.7%至510萬公噸。

香港往來台北航線蟬聯全球榜首

另據航空數據與分析服務機構OAG公布，2026年4月全球十大最繁忙國際客運航線中，有4條屬於往來香港國際機場

的航線，包括蟬聯榜首的往來中國香港及中國台北的航線，而香港往來馬尼拉、曼谷及首爾仁川的航線分別位列第六、第七及第九。另外，香港國際機場憑藉卓越效率、優質服務及完善設施，於「World Business Outlook Awards 2026」中，獲選為「2026年最佳機場」。

香港機場管理局（機管局）行政總裁張李佳意表示，很高興香港有4條航線位列全球十大最繁忙國際客運航線，並獲選為「2026年最佳機場」，這不僅證明香港國際機場社區各單位的共同努力獲得來自全球旅客認可，亦彰顯香港國際機場作為領先航空樞紐的實力。未來，會繼續借助三跑道系統提升之運力，進一步拓展航空網絡，提升機場服務，鞏固香港作為亞洲樞紐的地位。

陳美寶：密切監察本地航司燃油附加費調整

【香港商報訊】記者戴合聲報導：運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，留意到兩家本地主要航空公司已因應航空燃油價格近日輕微回落，宣布下調貨運燃油附加費；局方會繼續密切監察本地航空公司的燃油附加費調整情況，確保調整過程合理且透明。

陳美寶於社交媒體表示，中東局勢持續緊張，全球航空公司均受到航空燃油價格飆升影響，亞太區主要航空燃油價格指數在過去數星期上漲超過一倍。航空燃油佔航空公司營運成本可高於三成，航空公司適當調高票價或增收燃油附加費，以繼續提供可靠的航空服務，對維持香港國際航空樞紐地位極為重要。

她指，特區政府致力與本地航空公司攜手合作，共同應對當前困難，以期將對香港國際機場客貨運力的影響減至最低，維持香港作為國際航空樞紐及物流中心的競爭力。就

此，局方一直與本地航空公司保持緊密溝通，並於過去一個月內多次安排與本地航空公司及貨運業界會面，以了解業界情況，並提醒本地航空公司在當中扮演的關鍵角色及社會責任。

陳美寶強調繼續密切監察本地航空公司燃油附加費調整情況、確保調整過程合理且透明外，亦會繼續與業界保持緊密溝通，通過香港旅遊業議會網上平台（客運燃油附加費一覽表）和香港機場管理局香港國際機場貨運數據平台，進一步增加資訊透明度，讓市民及貨運商更清楚了解燃油附加費調整詳情，同時增加市場競爭。

2026年4月全球最繁忙國際航線 TOP10 (按座位數量排序)

排名	航線
1	香港(HKG) ⇄ 台北(TPE)
2	首爾仁川(ICN) ⇄ 東京成田(NRT)
3	首爾仁川(ICN) ⇄ 大阪關西(KIX)
4	吉隆坡(KUL) ⇄ 新加坡(SIN)
5	雅加達(CGK) ⇄ 新加坡(SIN)
6	香港(HKG) ⇄ 馬尼拉(MNL)
7	香港(HKG) ⇄ 曼谷(BKK)
8	東京成田(NRT) ⇄ 台北(TPE)
9	香港(HKG) ⇄ 首爾仁川(ICN)
10	紐約(JFK) ⇄ 倫敦希斯路(LHR)

資料來源：OAG

香港機場民航交通量最新統計*

	2026/03	2025/03	按年變幅	過去12月/變幅
旅客人次	574.2萬	480萬	+19.6%	6305.4萬/+14.8%
貨運總量	43萬公噸	44.9萬公噸	-4.4%	510.8萬公噸/+2.7%
飛機起降量	34100	33214	+2.7%	399450/+7.1%

註：*臨時數字 資料來源：機管局

國泰首發20.8億港元債

【香港商報訊】記者鍾俠報導：繼港鐵(066)發行港元債券後，今年成立80周年的國泰航空(293)亦公開發行20.8億元債券，滙豐為聯席主承銷商及簿記管理人。

國泰昨宣布，成功為一筆3年期固定利率的港元債券定價，總額為港幣20.8億元，票息每年3.78%，是國泰首次在港元公開債券市場籌集資金，同時亦是本港非公營企業在港發行最大規模的港元公開債券。是次發行反應熱烈，獲不同類型的投資者認購，包括資產管理公司、銀行及私人銀行等。

國泰財務總裁沈碧嘉表示：「集團首度宣布發行港元公開債券，充分體現國泰植根香港的一貫承諾。透過參與並支持香港金融市場的發展，我們為鞏固香港國際金融中心的領導地位作出貢獻。展望未來，我們正投資遠超1000億元，用於機隊、客艙、機場貴賓室及數碼創新。這些投資旨在實現我們成為顧客最喜愛服務品牌的願景，同時加強香港作為國際航空樞紐的地位。」

國泰計劃將發行債券所得款項用於營運資金及一般企業用途。該債券發行屬於國泰25億美元中期票據計劃的一部分。



拆局解碼



今年首季，香港國際機場客運量超過1667萬人次按年升14.3%。 中通社

港商時評

樓市可研引入「目標升幅」管理

差餉物業估價署昨發表《香港物業報告2026》，表示去年住宅物業市場全面復蘇，售價連跌三年後錄得了溫和升幅，成交量更上升至四年新高。其中，去年私宅落成量大減24%，預測明年兩年亦將按年再跌8%和10%，分別只涉約1.7萬和1.5萬伙，少於過去十年平均的1.8萬伙；鑑於近期市場投地意欲偏低，即使北都發展如火如荼，也難排除短期供應還會再減。疫情過後，樓市見底回升固然可喜，但供應縮減的趨勢卻深值關注，尤其大部分為中小型單位，慎防因此形成「斷層」，以致樓價大幅波動——要穩定樓市，仿效「目標通脹」，誠可研究引入「目標升幅」管理辦法；趁現在市況回暖，乃理想探索時機。避免樓市大升大跌，絕對是全港共識。樓市大

跌的負面影響甚巨，不單衍生負資產問題，財富縮水亦損消費意欲，更可能威脅銀行體系安全以至造成信貸危機，其中銀主盤拍賣還會加劇樓價下行壓力，形成惡性循環。要避免樓市大跌，第一步要避免樓市大升，畢竟升得愈高，難免跌得愈痛，由香港到其他地方均有史為鑑，放任樓價過快過度上漲，最後總逃不過暴跌厄運，包括不得不花長時間或用大動作去補救。過去，香港受制完全自由市場的信條枷鎖，過於信仰積極不干預及小政府之謂，加之聯匯之下沒有獨立幣策，要整頓樓市都苦無辦法，令樓市多番經歷大升大跌之苦。現在，一方面政府可扮演更積極有為的角色，既要促進發展又要防範風險，已成大家新共識、新常態，另一方面除幣策外還有財策可作工具箱，如按揭成數、印花稅相關需求管理措施，皆已證明是有效和必須的。

比之物價層面可以引入「目標通脹」，樓價層面誠可探討引入「目標升幅」；箇中目標水平，既要避免負值影響購買意欲，以至賤物鬥窮人，漲幅亦宜是溫和的，而非失控脫韁。「目標升幅」的好處，是釋放清晰信號，給予市場穩定向好信心，包括有信心投資買地買樓，此外也可發揮期望管理作用，一旦波幅太大當局就會出手。較諸循土地供應入手，一來以樓價為錨始終更加直接，二來由興建到落成的時間差亦有滯後問題。至於缺點，則須明白「目標升幅」到底易行難，畢竟各地央行亦難恪守「目標通脹」；不過，即使偶然偏離目標，政策所帶來的市場信心預期，仍總有效避免大升大跌之窘。制訂「目標升幅」尚涉一大難關，就是如何釐訂理想的升幅或區間，既不宜設得過高或過低，

也不宜限得太死或太闊；這不單要求深入仔細的研究，更須廣泛諮詢公眾及業界意見，在社會廣泛共識基礎上必然有利政策貫徹執行。事實上，由發展商到小業主，以至其餘工程、按揭、中介、建築裝修等全鏈條從業員，均希望樓市得以健康持續發展，不希望出現「一時飽死，一時餓死」的不確定性。當中，因應各類物業市場狀況，如工商物業的管理辦法或不宜一概而論。差估署最新資料顯示，香港私宅售價指數已連升11個月，近一年間自谷底反彈了8%，較前幾年高位則仍低約兩成。在未來供應將大減的前提下，香港樓市將會何去何從，或更重是應該何去何從？各界誠有必要探討何者最理想，包括探討引入「目標升幅」來作更好管理。

香港商報評論員 李明生