

香港便覽

民航



位于北大屿山的香港国际机场于 1998 年正式启用。机场是香港经济的重要一环，对促进旅游业与商业的发展极为重要。香港地处亚洲要冲，因此成为区内的重要转口中心、乘客往来枢纽及通往中国内地其他城市的门户。

香港国际机场有两条跑道正在运作。一号客运大楼扩建部分已于 2019 年 11 月投入运作，新增一条设有 48 个旅客登记柜台的旅客登记行段、两个新行李认领转盘、小食亭、办公室及其他服务。

香港国际机场是全球最繁忙的机场之一，有约 120 航空公司提供直接航班服务往来香港至全球约 150 个航点。在 2019 冠状病毒病爆发前，香港国际机场的航空交通量录得持续增长。2019 年，香港国际机场共处理旅客约 7 150 万人次、空运货物约 480 万公吨，以及飞机升降约 42 万架次。在 2021 年，2019 冠状病毒病疫情仍对全球航空业带来沉重打击。香港国际机场在 2021 年只处理旅客约 140 万人次，以及飞机升降约 14.5 万架次，但处理的空运货物量则录得轻微增长至约 500 万公吨。航空业界同心协力，为疫情过后航空交通的复苏做好准备。

行政：2021 年，有约 120 家国际航空公司为香港提供客货运输航班来往香港及约 150 个遍布全球的目的地。

民航处负责提供航空交通管制服务、为在香港注册的飞机签发证书、监管航空公司履行双边民用航空运输协定，管制在本港的一般民航活动，以及监察机场的安全及保安。香港机场管理局（机管局）需使香港国际机场的运作符合民航处的安全及保安要求，方可获得民航处签发机场牌照营运。

跑道和停机坪：香港国际机场现有南、北两条跑道，均长 3 800 米，阔 60 米，可以容纳空中巴士 A380 型飞机升降。至于精确进场类别，南跑道属第 II 类；北跑道 25R 方向属第 I 类，北跑道 07L 方向则属等级较高的第 III 类，可供广体飞机的飞行员在能见度低至 100 米的情况下着陆。两条跑道的容量为每小时 69 架次起降。中跑道现正暂时关闭进行重新配置，直至整个三跑道系统于 2024 年全面落成。

目前，机场设有 77 个廊前停机位和 42 个远方停机位，货运停机坪的停机位则有 55 个。其中八个廊前停机位可供 A380 飞机停泊。

客运设施：香港国际机场是现今交通最方便的机场之一。客运大楼地方宽敞，而且设计极为便利，令旅客倍感舒适。大楼布局简单俐落，标志清楚易明，并设有自动人行道和旅客捷运系统，方便旅客往来大楼。此外，大楼亦照顾到残疾人士的需要，为他们提供符合法定要求和守则的设施。完善的交通运输系统配合机场的运作，这套系统包括一个与客运大楼同步设计的地面运输中心。乘客不仅可以直达机场快线车站，更可转乘其他公共交通工具，例如公

共巴士、旅游巴士、酒店客车和的士。

行李处理和停机坪飞机服务：香港机场地勤服务有限公司、怡中机场地勤服务有限公司及新翔（香港）有限公司在机场提供优质的停机坪飞机服务。这些服务包括处理邮件和旅客行李、运送货物、操作旅客登机桥和旅客梯等。机场设有先进的行李处理系统，该系统主要部分位于客运大楼的地库层，而两个特快行李中转设施则位于客运廊大堂西端及 T1 中场客运廊，以处理紧接的转寄行李。该行李处理系统借着一一条 33 公里长的输送带处理离境、抵港和转机行李，并利用条码扫描器及无线射频科技，解读国际航空运输协会的标准行李标签，把行李送往目的地。大部分抵港行李在飞机着陆 20 至 40 分钟内，便会输送到 14 个行李认领转盘。

航空货物：2021 年，香港国际机场共处理了约 500 万公吨货物。机场配备世界级航空货运设施。香港空运货站有限公司营运的超级一号货站，是全球最大的航空货物处理设施之一，占地约 17 公顷，每年设计处理量可达 260 万公吨。另一个服务营办商是亚洲空运中心有限公司，该公司的货运站设计处理量为每年约 150 万公吨。国泰航空货运站总占地约 11 公顷，设计容量为 260 万公吨。DHL 中亚区枢纽中心占地约 3.5 公顷，每小时可处理超过 3.5 万个包裹及 4 万份文件。中心现正进行扩建工程，工程完成后预计可将运力增加 50%。此外，香港邮政的空邮中心占地约 2 公顷，每天可处理 70 万件邮件。政府早前宣布计划重新发展空邮中心，以进一步提高其处理能力。同时，香港国际机场正发展一座高端物流中心，全面运作后预计每年可为香港国际机场额外增加 170 万公吨空运货量。

飞机维修服务：香港飞机工程有限公司和中国飞机服务有限公司提供外勤维修和基地维修服务，而泛亚太平洋航空服务有限公司则只提供外勤维修服务。

外勤维修服务包括对飞机在正常回程起飞前和预定停航期间进行例行维修工作；基地维修服务则包括飞机机身维修服务。负责提供基地维修服务的香港飞机工程有限公司具备三个飞机库，共 22 个维修泊位，可同时容纳不同型号的商用飞机，并设有维修工场。中国飞机服务有限公司有一个飞机库，可容纳一架广体及一架窄体飞机，毗邻亦设有修理工场。

航空交通管制服务：随着航空交通管理系统（航管系统）投入服务及香港国际机场第三跑道展开熟习运作，位于东航空交通管制中心（东空管中心）、南指挥塔及位于第三跑道旁的指挥塔的全部主要系统已投入运作。

航管系统按照国际安全标准设计，并符合国际上最先进的航空交通管理技术。系统具备强化能力及先进的系统

设计，足以应付发展机场三跑道系统预期带来的航空交通增长。

卫星通讯、导航及监察／航空交通管理系统：为符合国际民用航空组织（国际民航组织）全球空中航行计划，民航处已展开对卫星通讯、导航及监察／航空交通管理系统的研究和测试工作。目前，香港国际机场已推行部分卫星通讯、导航及监察／航空交通管理系统的崭新服务，以提升空管工作效率和飞行安全。这些服务包括：

- 数据化自动航站情报服务；
- 数据化远航气象情报服务；
- 飞前放行指示双向数据链路服务；
- 香港－曼谷、香港－北京、香港－福岡、香港－澳门、香港－马尼拉及香港－台北航空电讯网及航空交通服务讯息处理系统；
- 香港－广州、香港－三亚、香港－马尼拉及香港－台北空中交通服务设施间数据通讯；
- 为加强监察机场内飞机和车辆活动而采用的先进场面活动引导和控制系統；及
- 为辅助航空交通管制员优化抵港航机排序及有效地善用本港空域而设的「抵港航机排序系统」。

广播式自动相关监察系统及陆基增强系统：为了有效运用新导航技术，民航处已完成在香港飞行情报区内实施广播式自动相关监察系统。民航处安装了八个广播式自动相关监察地面站，以加强对于在香港飞行情报区内高空和低空飞行的飞机和直升机的监测覆盖。民航处并开发了一套观察数据分析系统，对载有相关监察设备的飞机进行安全监察和分析，以提高香港飞行情报区内的飞行安全。

陆基增强系统透过对全球卫星导航系统进行差分校正及完好性监测，为航机提供进场和着陆支援。自 2012 年起，民航处一直与地政总署紧密合作，建立一个全港性的卫星定位数据库，更与周边地区共同评估亚太地区上空的电离层对陆基增强系统性能的影响及其最佳的安装位置。民航处于 2018 年年底在香港国际机场进行了陆基增强系统实地试验，获参加试验的机师给予正面评价。于试验中获得的经验对未来部署陆基增强系统的应用具有珍贵的参考价值。

协同决策：「协同决策」是一个政府与航空业界合作的计划，旨在通过各航空业界持份者之间的实时信息交流，提升航空交通运作效率。民航处于 2013 年 7 月推出第一阶段桌面版及手机版协同决策服务，受业界广泛欢迎。为应对持续增长的航班升降量，机管局于 2017 年 7 月推出第二阶段的协同决策系统，并实施全新航班离港程序。自 2018 年 11 月开始全面运作至今，民航处与机管局紧密合作优化离港排序系统及相关空管程序，致力提高目标启动许可时间的可靠性。自 2020 年 12 月起改善离港航班的放行程序，同时有赖各持份者通力合作，离港航班的准时表现及机场整体效率获得进一步提升。

数码指挥塔：数码指挥塔设施配备超高解像摄影机及影像分析技术，提供机场的实时全景，而当中的航机和车辆影像更可显示相关的飞行资讯。数码影像结合人工智能，提供更强的预警功能，例如及早侦测到航机过于接近另一航

机或误进飞行区的限制区域等情况。为配合香港国际机场第三跑道展开熟习运作，第一期数码指挥塔设施已按计划投入使用，以进一步提升空管人员的整体效率和实际情况的警觉性。

航空气象服务：香港天文台的机场气象所，负责为航空界提供气象服务，其服务符合国际民航组织和世界气象组织的标准及建议运作程序。除定时观测天气及发出香港国际机场的天气预报和着陆预报外，气象所亦在特定情况下作额外观测。气象所会就雷暴、强地面风、海啸及其他灾害天气及事件发出机场警告，以保障地面工作人员、机场设施及停泊飞机的安全。此外，气象所亦发出有关雷暴、热带气旋、湍流、积冰、火山灰及其他可能对香港飞行情报区内的飞行安全构成影响的重要天气资料。为加强的在香港国际机场升降的航机的安全，气象所发出有关低空风切变及湍流的预警。气象所为空管提供度身定制的机场及附近的天气资讯，以支援航空交通管理运作。气象所并营运机场雷暴和闪电预警系统，以支援机场红色闪电警告服务。在资讯服务方面，天文台以网页形式为航空公司及飞行员提供最新气象资料及飞行文件，包括香港国际机场、目的地机场及备降机场的天气预报、航路上重要天气预报图、风及温度数据、闪电定位资料、气象雷达和卫星图像，以及机场附近强对流天气的资料。天文台亦提供一个可以在驾驶舱使用的电子飞行包应用程式「我的航班天气」，为飞行员提供适用于该航班的天气资讯。除服务本地航空单位外，香港天文台作为亚洲航空气象中心的备份中心，亦提供危险天气指导产品予邻近的航空气象单位。

机场灭火及救援服务：这些服务由消防处机场消防队提供。机场消防队各级军装人员约 260 人，派驻两间机场消防局及两间海上救援中心，提供 24 小时紧急服务。该队配备有 14 辆消防车，在清晰视野和良好路面情况下，可于两分钟内到达并处理发生在跑道上任何一处的意外事故，符合国际民航组织建议的召达时间。海上救援方面，机场消防队配备两艘大型救援指挥船及八艘快艇。

机场发展：机场业务是流量的管理，包括人流、物流和资讯流。为维持业务增长，香港国际机场继续加强与新拓展客货运市场的连系，即加强与中国内地迅速增长的市场，尤其是与大湾区的连系。

香港国际机场为旅客提供四通八达的海陆交通网络来往大湾区各城市，包括客车及快船服务。旅客可乘搭客车前往逾 110 个大湾区城市，或使用点对点跨境轿车服务前往大湾区目的地。

另外，海天客运码头为旅客提供快船转驳服务往返九个大湾区口岸，即深圳的蛇口及福永、澳门的外港客运码头及 凼仔、东莞虎门、中山、珠海、广州南沙及莲花山。往返机场与大湾区的旅客无须在香港国际机场办理出入境及海关手续，节省过境时间。为进一步简化程序，香港国际机场于所有口岸为海空联运旅客推出预办登机服务，让旅客可在抵达香港国际机场前领取登机证及托运行李。机场的跨境客车、轿车及快船服务，将空运、海运及陆运结合，促使香港国际机场成为真正的多式联运枢纽。

民用航空运输：为促进来往香港的定期航班服务，香港与其

民航伙伴签订民用航空运输协定。自香港国际机场启用以后，香港特别行政区政府坚决和积极实施逐步开放航空服务的政策，给消费者带来更多选择，并加强竞争，为香港和其航空伙伴的航空公司提供扩展服务的机会。

商业飞行、私人飞行及政府飞行服务队：2021年，香港注册的飞机约有320架。这些飞机主要由八间持有民航处发出航空营运人许可证的航空公司，作提供商业服务之用。当中包括的飞机如 A300、A320、A321、A330、A350、B737-800、B747、B777，以及 AW139 和 MD900 型直升机。

座落于香港国际机场的香港商用航空中心设有自用大楼和设施，为商务客机和乘客提供24小时全面的服务，包括地勤服务、行李处理、加油服务、保安和飞行计划。商用航空中心更设有供私人飞机使用的指定泊位。

在香港注册的飞机当中，大约有 20 架直升机和定翼机由非商业营运机构注册，主要用作非商业飞行活动，包括 R22、R44、R66、C152、C172、C182 及 EA 300/L型号的直升机和定翼机等。

政府飞行服务队提供全日24小时飞行服务，包括搜索和拯救、支援内部保安、紧急空中救护及进行灭火行动，并提供多种服务支援不同政府部门的工作。其机队包括12架直升机和定翼机，机型包括 175、EC155、CL605及DA 42 NG。