

二零零七年五月二十八日會議
討論文件

經濟事務委員會
香港國際機場主要航空支援服務發展

引言

香港國際機場自一九九八年七月啓用以來，按國際客運量計一直是全球第五繁忙的機場，國際貨運量更一直高踞全球首位。飛機起降活動、服務航點、營運航空公司的數目皆有持續和可觀的增長。航空支援服務對這些成就，有重大貢獻。本文件向委員會概述香港國際機場主要航空支援服務的最新發展。

背景

2. 二零零六年，香港國際機場的客運量達 4,445 萬人次，貨運量則為 358 萬公噸。飛機起降活動為 28 萬架次，是一九九七年的 1.7 倍。一九九七年與二零零六年之主要民航指標比較載於附件。現時有 86 家航空公司在香港國際機場營運航線，前往全球 150 個航點，其中約 40 個為內地城市。香港國際機場對香港的經濟舉足輕重。以二零零六年來說，航空貨物價值佔了香港對外貿易總值的 34.5%；訪港旅客中有 34% 是乘坐飛機的。

最新發展

A. 航空貨運及物流服務

3. 為提升香港作為地區物流樞紐和來往內地貨運門戶的地位，機管局不斷改善航空貨運系統及基建設施，並為航空貨運業界提供公平及具競爭力的營運環境，以確保機場有足夠的貨運能力，及時應付預期的需求；並可讓營運商發展創新和高增值的物流服務，應付不同顧客的需要。

貨運停機位

4. 機管局在基建設施方面投放了大量資源。現時，機場設有 24 個貨運停機位，比機場啓用時增加了 12 個。機管局現正再斥資 3.05 億元，加建十個貨運停機位。到二零零七年年底，貨運停機位會增至 34 個，以應付預期的貨運增長。

航空貨運站

5. 至於航空貨運站方面，投資額達 17.5 億元、擁有先進設備的亞洲空運中心二號大樓已於二零零六年十二月投入運作，充份證明亞洲空運中心對香港作為區內首選的航空貨運樞紐的前景充滿信心。二號大樓的落成與一號大樓的改建工程將亞洲空運中心的吞吐量提升了兩倍，達每年 150 萬公噸，並可創造 1,000 個新職位。

6. 為了支持航空貨運業進一步增長，以及提升香港的航空物流競爭能力，機管局已就興建新貨運站展開招標工作。預計新貨運站將於二零一一年投入運作。

速運貨運設施

7. 為充份利用香港國際機場龐大的貨運基礎，DHL 正斥資 8.8 億元擴建它的中亞超級樞紐。二零零七年擴建工程完成後，中亞超級樞紐每小時將可處理貨件 3.5 萬件，並可開創 400 個新職位，進一步加強香港國際機場的物流服務，提升香港作為區內速運貨運樞紐的地位。

海運碼頭

8. 香港國際機場很可能是全球首個提供跨境空海貨物聯運服務的國際機場。海運碼頭最初只屬試驗性質，現時已成為香港國際機場多式聯運服務中的一環，為運送航空貨物來往機場與珠江三角洲 17 個港口的貨運商，提供另一個快捷的交通聯繫。自二零零

二年起，海運碼頭的貨運量複合年增長率為 31.5%。二零零六年的貨運量達 20.1 萬公噸。為應付蓬勃的增長，機管局現正與海運碼頭營運商積極商討，進一步擴展海運碼頭的處貨能力。

貴金屬儲存庫

9. 配合香港特區政府強化香港作為金融物流中心的政策，香港國際機場現正興建貴金屬儲存庫，以把握區內黃金需求增長的商機。貴金屬儲存庫順利推行，有賴政府決定由二零零七年二月九日起豁免黃金條的貿易報關費。貴金屬儲存庫將為貿易商、機構投資者、黃金生產商及提煉商提供集中而安全的儲存設施。在金銀業貿易場及其他亞洲市場進行的交易，亦可在貴金屬儲存庫進行實物交收。貴金屬儲存庫的招標工作現正進行，將於二零零七年年年底落成啓用。

B. 飛機基地維修服務

10. 飛機基地維修服務指商業飛機及組件的大型維修、改裝、修理及大修。香港飛機工程有限公司是目前唯一的飛機基地維修服務供應商。二零零六年，該公司在香港國際機場提供了 185 萬工時的飛機基地維修服務，自二零零二年起的複合年增長率為 7.6%。香港飛機工程有限公司投資了 4.3 億元，在香港國際機場興建的第二個飛機庫已在二零零六年十二月投入運作。新飛機庫設有兩個寬體式飛機維修間，使香港國際機場每年的飛機基地維修服務量可以增加 50%，也加設 900 個職位。此外，香港飛機工程有限公司亦與機管局達成協議，興建第三個飛機庫。第三個飛機庫將分兩階段在二零零九年及二零一五年完成。每一階段都會提供維修額外兩架寬體式飛機的容量。第三個飛機庫的總投資額為 8 億元，並將帶來 500 個新職位。

11. 為了進一步增加飛機基地維修服務的容量，並引入競爭，中國飛機服務有限公司正投資 3 億元興建飛機庫。該飛機庫可以同時處理一架寬體式及一架窄體式飛機，預料可在二零零八年年中啓用，提供 600 個新職位。香港飛機工程有限公司及中國飛機服

務有限公司的新設施落成後，香港國際機場將可以同時容納 13 架飛機進行基地維修。在二零零六年前，容量只有 5 架。

12. 為配合新飛機基地維修設施的運作，機管局投資了 1.9 億元以興建及改善基建設施，包括新滑行支道及停機坪。

C. 商用航空服務

13. 商用航空服務屬高消費市場，而且是香港國際機場其中一項增長最迅速的業務。二零零六年，香港國際機場的商用航空飛機起降活動超過 2,800 架次，過去五年的複合年增長率達到 17.5%。

14. 作為主要的金融商業中心，香港須要擴充商用航空設施，以應付市場需求的增長。香港國際機場現正興建新的商用航空飛機庫。新飛機庫成本 1 億元，將於二零零七年第三季竣工，屆時吞吐能力會增加一倍。新飛機庫將可容納最大型的商用飛機，即 **Boeing Business Jet**。機管局亦會投資 8,000 萬元，擴建商用航空停機坪，工程將分兩階段於二零零七年及二零零八年完成。

D. 航空交通管理服務

15. 安全而有效率的航空交通管理是香港國際機場有效運作不可缺少的元素。為了促進航業的長遠發展，政府已預留約 31 億元，在二零一二年年底前更換現有空管系統，並在機場島興建民航處新總部。我們已在二零零七年二月向立法會經濟事務委員會闡述更換空管系統的建議，並在同年五月獲立法會批准撥款。我們會在二零零七年/零八年度另行就在機場島興建民航處新總部一事申請撥款。

16. 新系統具備增強的數據傳送、處理和顯示功能，其航班處理量最高可達現有系統的兩倍，足以應付機管局預測在二零二五年達 49 萬架次的飛機升降量。更換新系統不但可加強我們的空管能

力，為市民和商界提供優質服務，更可提升香港的競爭力，維持香港作為國際及區域航空樞紐的地位。

17. 在新空管系統啓用前，民航處會繼續通過以下措施加強其空管能力和效率：

- (一) 與機管局合作，委託海外專家研究並建議改善香港國際機場現有基礎設施、空管及飛行運作的方案；
- (二) 在未來五年，每年招聘約 20 名管制員以加強空管能力，並在二零零八年年底前提升現有雷達數據處理及顯示系統的功能，以容納更多空管崗位；
- (三) 鼓勵航機抵港後盡早離開跑道，以配合縮短航機進場間隔距離的要求，提高航班升降量；
- (四) 考慮在航班抵港高峰時段同時使用南北跑道予航機降落；以及
- (五) 與機管局協調，增設南跑道等待點及快速離開跑道滑行道以提升機場飛行區的運作效率。

18. 上述改善措施實施後，香港國際機場的航機升降量將由現時的每小時 54 架次，逐步增至二零零九年的每小時 58 架次，即每星期在繁忙時段¹可望增加航班 420 架次，或全年約 21,000 萬架次。

19. 與此同時，民航處會繼續與內地和澳門民航部門聯繫，以改善珠江三角洲(珠三角)地區空域的使用和空中交通管理的協調工作。在三方工作小組的努力下，廣州與香港兩個飛行情報區之間已在二零零六年十二月增設了一個新移交點和相關航道，供飛越香港降落廣州的航班使用。

¹ 早上九時至午夜零時

20. 在二零零七年二月的會議上，三方就改善珠三角地區航空交通管理的方案已達成初步共識。該方案按照「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則，從空域結構、管制運行、飛行程序三個方面，定下珠三角地區空管運行的未來發展規劃。三方工作小組正研究方案所牽涉的技術問題，以早日落實方案。預期方案可進一步改善空域的使用以及增加香港國際機場的航機升降量。

機場管理局
民航處

二零零七年五月二十二日

一九九七年與二零零六年主要民航指標比較

	一九九七年	二零零六年	增幅
客運量(人次)	2 830 萬	4 445 萬	57%
內地與香港 間(人次)	486 萬	845* 萬	1.7 倍
貨運量 (公噸)	179 萬	358 萬	2 倍
(元)	6 549 億	17 450 億	2.7 倍
內地與香港間 (公噸)	6.1 萬	35* 萬	5.7 倍
飛機起降量 (年架次)	165 154	280 508	1.7 倍
提供定期航班 服務的航空公 司數目	67	85	27%
定期航班航點	120	156	30%
內地定期航班 航點	約 17 (另有 25 個不定期航 點)	約 40	
平均每星期定 期航班數目	3 000	5 600	66%
平均每星期不 定期航班數目	400	29	
航空運輸協定 數目	21	58	2.8 倍

* 2005 年的數字