

位於北大嶼山的香港國際機場於 1998 年正式啟用。機場是香港經濟的重要一環，對促進旅遊業與商業的發展極為重要。香港位處亞洲要衝，因此成為區內的重要轉口中心、乘客往來樞紐及通往中國內地其他城市的門戶。

香港國際機場有兩條跑道正在運作。一號客運大樓擴建部分已於 2019 年 11 月投入運作，新增一條設有 48 個旅客登記櫃檯的旅客登記行段、兩個新行李認領轉盤、小食亭、辦公室及其他服務。

香港國際機場是全球最繁忙的機場之一，有約 120 航空公司提供直接航班服務往來香港至全球約 150 個航點。在 2019 冠狀病毒病爆發前，香港國際機場的航空交通量錄得持續增長。2019 年，香港國際機場共處理旅客約 7 150 萬人次、空運貨物約 480 萬公噸，以及飛機升降約 42 萬架次。在 2021 年，2019 冠狀病毒病疫情仍對全球航空業帶來沉重打擊。香港國際機場在 2021 年只處理旅客約 140 萬人次，以及飛機升降約 14.5 萬架次，但處理的空運貨物量則錄得輕微增長至約 500 萬公噸。航空業界同心協力，為疫情過後航空交通的復蘇作好準備。

行政：2021 年，有約 120 家國際航空公司為香港提供客貨運航班來往香港及約 150 個遍布全球的目的地。

民航處負責提供航空交通管制服務、為在香港註冊的飛機簽發證書、監管航空公司履行雙邊民用航空運輸協定，管制在本港的一般民航活動，以及監察機場的安全及保安。香港機場管理局（機管局）需使香港國際機場的運作符合民航處的安全及保安要求，方可獲得民航處簽發機場牌照營運。

跑道和停機坪：香港國際機場現有南、北兩條跑道，均長 3 800 米，闊 60 米，可以容納空中巴士 A380 型飛機升降。至於精確進場類別，南跑道屬第 II 類；北跑道 25R 方向屬第 I 類，北跑道 07L 方向則屬等級較高的第 III 類，可供廣體飛機的飛行員在能見度低至 100 米的情況下著陸。兩條跑道的容量為每小時 69 架次起降。中跑道現正暫時關閉進行重新配置，直至整個三跑道系統於 2024 年全面落成。

目前，機場設有 77 個廊前停機位和 42 個遠方停機位，貨運停機坪的停機位則有 55 個。其中八個廊前停機位可供 A380 飛機停泊。

客運設施：香港國際機場是現今交通最方便的機場之一。客運大樓地方寬敞，而且設計極為便利，令旅客倍感舒適。大樓布局簡單俐落，標誌清楚易明，並設有自動人行道和旅客捷運系統，方便旅客往來大樓。此外，大樓亦照顧到殘疾人士的需要，為他們提供符合法定要求和守則的設施。完善的交通運輸系統配合機場的運作，這套系統包括一個與客運大樓同步設計的地面運輸中心。乘客不僅可以直達機場快綫車站，更可轉乘其他公共交通工具，例如公共巴士、旅遊巴士

、酒店客車和的士。

行李處理和停機坪飛機服務：香港機場地勤服務有限公司、怡中機場地勤服務有限公司及新翔（香港）有限公司在機場提供優質的停機坪飛機服務。這些服務包括處理郵件和旅客行李、運送貨物、操作旅客登機橋和旅客梯等。機場設有先進的行李處理系統，該系統主要部分位於客運大樓的地庫層，而兩個特快行李中轉設施則位於客運廊大堂西端及 T1 中場客運廊，以處理緊接的轉寄行李。該行李處理系統藉着一條 33 公里長的輸送帶處理離境、抵港和轉機行李，並利用條碼掃描器及無線射頻科技，解讀國際航空運輸協會的標準行李標籤，把行李送往目的地。大部分抵港行李在飛機著陸 20 至 40 分鐘內，便會輸送到 14 個行李認領轉盤。

航空貨物：2021 年，香港國際機場共處理了約 500 萬公噸貨物。機場配備世界級航空貨運設施。香港空運貨站有限公司營運的超級一號貨站，是全球最大的航空貨物處理設施之一，佔地約 17 公頃，每年設計處理貨量可達 260 萬公噸。另一個服務營辦商是亞洲空運中心有限公司，該公司的貨運站設計處理貨容量為每年約 150 萬公噸。國泰航空貨運站總佔地約 11 公頃，設計容量為 260 萬公噸。DHL 中亞區樞紐中心佔地約 3.5 公頃，每小時可處理超過 3.5 萬個包裹及 4 萬份文件。中心現時正進行擴建工程，工程完成後預計可將運力增加 50%。此外，香港郵政的空郵中心佔地約 2 公頃，每天可處理 70 萬件郵件。政府早前宣布計劃重新發展空郵中心，以進一步提高其處理能力。同時，香港國際機場正發展一座高端物流中心，全面運作後預計每年可為香港國際機場額外增加 170 萬公噸空運貨量。

飛機維修服務：香港飛機工程有限公司和中國飛機服務有限公司提供外勤維修和基地維修服務，而泛亞太平洋航空服務有限公司則只提供外勤維修服務。

外勤維修服務包括對飛機在正常回程起飛前和預定停航期間進行例行維修工作；基地維修服務則包括飛機機身維修服務。負責提供基地維修服務的香港飛機工程有限公司具備三個飛機庫，共 22 個維修泊位，可同時容納不同型號的商用飛機，並設有維修工場。中國飛機服務有限公司有一個飛機庫，可容納一架廣體及一架窄體飛機，毗鄰亦設有修理工場。

航空交通管制服務：隨着航空交通管理系統（航管系統）投入服務及香港國際機場第三跑道展開熟習運作，位於東航空交通管中心（東空管中心）、南指揮塔及位於第三跑道旁的指揮塔的全部主要系統已投入運作。

航管系統按照國際安全標準設計，並符合國際上最先進的航空交通管理技術。系統具備強化能力及先進的系統設計

，足以應付發展機場三跑道系統預期帶來的航空交通增長。

衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統：為符合國際民用航空組織（國際民航組織）全球空中航行計劃，民航處已展開對衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統的研究和測試工作。目前，香港國際機場已推行部分衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統的嶄新服務，以提升空管工作效率和飛行安全。這些服務包括：

- 數據化自動航行情報服務；
- 數據化遠航氣象情報服務；
- 飛前放行指示雙向數據鏈路服務；
- 香港－曼谷、香港－北京、香港－福岡、香港－澳門、香港－馬尼拉及香港－台北航空電訊網及航空交通服務訊息處理系統；
- 香港－廣州、香港－三亞、香港－馬尼拉及香港－台北空中交通服務設施間數據通訊；
- 為加強監察機場內飛機和車輛活動而採用的先進場面活動引導和控制系統；及
- 為輔助航空交通管制員優化抵港航機排序及有效地善用本港空域而設的「抵港航機排序系統」。

廣播式自動相關監察系統及陸基增強系統：為了有效運用新導航技術，民航處已完成在香港飛行情報區內實施廣播式自動相關監察系統。民航處安裝了八個廣播式自動相關監察地面站，以加強對於在香港飛行情報區內高空和低空飛行的飛機和直升機的監測覆蓋。民航處並開發了一套觀察數據分析系統，對載有相關監察設備的飛機進行安全監察和分析，以提高香港飛行情報區內的飛行安全。

陸基增強系統透過對全球衛星導航系統進行差分校正及完好性監測，為航機提供進場和着陸支援。自 2012 年起，民航處一直與地政總署緊密合作，建立一個全港性的衛星定位數據庫，更與周邊地區共同評估亞太地區上空的電離層對陸基增強系統性能的影響及其最佳的安裝位置。民航處於 2018 年年底在香港國際機場進行了陸基增強系統實地試驗，獲參加試驗的機師給予正面評價。於試驗中獲得的經驗對未來部署陸基增強系統的應用具有珍貴的參考價值。

協同決策：「協同決策」是一個政府與航空業界合作的計劃，旨在通過各航空業界持份者之間的實時信息交流，提升航空交通運作效率。民航處於 2013 年 7 月推出第一階段桌面版及手機版協同決策服務，受業界廣泛歡迎。為應對持續增長的航班升降量，機管局於 2017 年 7 月推出第二階段的協同決策系統，並實施全新航班離港程序。自 2018 年 11 月開始全面運作至今，民航處與機管局緊密合作優化離港排序系統及相關空管程序，致力提高目標啟動許可時間的可靠性。自 2020 年 12 月起改善離港航班的放程序，同時有賴各持份者通力合作，離港航班的準時表現及機場整體效率獲得進一步提升。

數碼指揮塔：數碼指揮塔設施配備超高解像攝影機及影像分析技術，提供機場的實時全景，而當中的航機和車輛影像更可顯示相關的飛行資訊。數碼影像結合人工智能，提供更強的預警功能，例如及早偵測到航機過於接近另一航機或誤進飛行區的限制區域等情況。為配合香港國際機場第三跑道展

開熟習運作，第一期數碼指揮塔設施已按計劃投入使用，以進一步提升空管人員的整體效率和對實際情況的警覺性。

航空氣象服務：香港天文台的機場氣象所，負責為航空界提供氣象服務，其服務符合國際民航組織和世界氣象組織的標準及建議運作程序。除定時觀測天氣及發出香港國際機場的天氣預報和着陸預報外，氣象所亦在特定情況下作額外觀測。氣象所會就雷暴、強地面風、海嘯及其他災害天氣及事件發出機場警告，以保障地面工作人員、機場設施及停泊飛機的安全。此外，氣象所亦發出有關雷暴、熱帶氣旋、湍流、積冰、火山灰及其他可能對香港飛行情報區內的飛行安全構成影響的重要天氣資料。為加強在香港國際機場升降的航機的安全，氣象所發出有關低空風切變及湍流的預警。氣象所為空管提供度身定制的機場及附近的天氣資訊，以支援航空交通管理運作。氣象所並營運機場雷暴和閃電預警系統，以支援機場紅色閃電警告服務。在資訊服務方面，天文台以網頁形式為航空公司及飛行員提供最新氣象資料及飛行文件，包括香港國際機場、目的地機場及備降機場的天氣預報、航路上重要天氣預報圖、風及溫度數據、閃電定位資料、氣象雷達和衛星圖像，以及機場附近強對流天氣的資料。天文台亦提供一個可以在駕駛艙使用的電子飛行包應用程式「我的航班天氣」，為飛行員提供適用於該航班的天氣資訊。除服務本地航空單位外，香港天文台作為亞洲航空氣象中心的備份中心，亦提供危險天氣指導產品予鄰近的航空氣象單位。

機場滅火及救援服務：這些服務由消防處機場消防隊提供。機場消防隊各級軍裝人員約 260 人，派駐兩間機場消防局及兩間海上救援中心，提供 24 小時緊急服務。該隊配備有 14 輛消防車，在清晰視野和良好路面情況下，可於兩分鐘內到達並處理發生在跑道上任何一處的意外事故，符合國際民航組織建議的召達時間。海上救援方面，機場消防隊配備兩艘大型救援指揮船及八艘快艇。

機場發展：機場業務是流量的管理，包括人流、物流和資訊流。為維持業務增長，香港國際機場繼續加強與新拓展客貨運市場的連繫，即加強與中國內地迅速增長的市場，尤其是與大灣區的連繫。

香港國際機場為旅客提供四通八達的海陸交通網絡來往大灣區各城市，包括客車及快船服務。旅客可乘搭客車前往逾 110 個大灣區城市，或使用點對點跨境轎車服務前往大灣區目的地。

另外，海天客運碼頭為旅客提供快船轉駁服務往返九個大灣區口岸，即深圳的蛇口及福永、澳門的外港客運碼頭及氹仔、東莞虎門、中山、珠海、廣州南沙及蓮花山。往返機場與大灣區的旅客無須在香港國際機場辦理出入境及海關手續，節省過境時間。為進一步簡化程序，香港國際機場於所有口岸為海空聯運旅客推出預辦登機服務，讓旅客可在抵達香港國際機場前領取登機證及託運行李。機場的跨境客車、轎車及快船服務，將空運、海運及陸運結合，促使香港國際機場成為真正的多式聯運樞紐。

民用航空運輸：為促進來往香港的定期航班服務，香港與其民航夥伴簽訂民用航空運輸協定。自香港國際機場啟用以後，香港特別行政區政府堅決和積極實施逐步開放航空服務的政策，給消費者帶來更多選擇，並加強競爭，為香港和其航

空夥伴的航空公司提供擴展服務的機會。

商業飛行、私人飛行及政府飛行服務隊：2021年，香港註冊的飛機約有320架。這些飛機主要由八間持有民航處發出航空營運人許可證的航空公司，作提供商業服務之用。當中包括的飛機如 A300、A320、A321、A330、A350、B737-800、B747、B777，以及 AW139 和 MD900 型直升機。

座落於香港國際機場的香港商用航空中心設有自用大樓和設施，為商務客機和乘客提供24小時全面的服務，包括地勤服務、行李處理、加油服務、保安和飛行計劃。商用航空中心更設有供私人飛機使用的指定泊位。

在香港註冊的飛機當中，大約有 20 架直升機和定翼機由非商業營運機構註冊，主要用作非商業飛行活動，包括 R22、R44、R66、C152、C172、C182 及 EA 300/L型號的直升機和定翼機等。

政府飛行服務隊提供全日24小時飛行服務，包括搜索和拯救、支援內部保安、緊急空中救護及進行滅火行動，並提供多種服務支援不同政府部門的工作。其機隊包括12架直升機和定翼機，機型包括 175、EC155、CL605及DA 42 NG。