

港機場位置優越 服務整個大灣區

多式聯運擴大網絡 鞏固航空樞紐地位

拚經濟·拚發展
航空篇

香港國際機場位置優越，地處大灣區中心，毗鄰港珠澳大橋，5小時飛行航程範圍能覆蓋全球逾半數人口的居住地，一直扮演聯繫大灣區與全球的雙門戶角色，每年有1400萬內地旅客取道香港飛往世界。隨着香港國際機場三跑道系統將於今年全面投入運作，香港國際航空樞紐地位勢必進一步鞏固。

香港機管局發言人表示，會積極加強與大灣區其他城市的連接，提供更方便快捷的多式聯運服務予旅客。分析認為，隨着「經珠港飛」直通客運服務、海天中轉大樓等各項服務和措施運作日趨完善，香港國際機場勢必能進一步提升競爭力。

大公報記者
林靜文、曾敏捷、
方俊明



香港國際機場位置優越，每年吸引1400萬內地旅客經香港飛往世界各地。



「經珠港飛」客運項目

- 由機管局與珠海市政府合作
- 2023年12月開通
- 為旅客提供港珠兩地機場之間無縫連接的「空—陸—空」中轉服務

海天中轉大樓

- 連接港珠澳大橋香港口岸及香港國際機場
- 樓高五層，面積約2.2萬平方米
- 2023年8月開始運作，已處理旅客約8.4萬人次

海天碼頭

- 自2003年起已服務珠三角區內9個口岸
- 包括東莞虎門、廣州南沙、廣州琶洲、澳門（外港客運碼頭）、澳門（氹仔）、深圳福永、深圳蛇口、中山及珠海九洲
- 位於機場禁區範圍，是「多式聯運」的核心之一

自動化停車場

- 正於港珠澳大橋香港口岸禁區範圍發展兩座自動化停車場
- 包括「轉機停車場」和「訪港停車場」，分階段提供6000個車位
- 此等規模的停車場應用自動化停車系統屬香港首次

增加城市候機樓

- 現時在大灣區內設置了20個城市候機樓
- 目標在2025年增加至30個

香港國際機場東莞空港中心

- 大灣區出口貨物可將安檢、打板及收貨等程序，推前至在東莞完成
- 先導計劃於去年4月展開，12月起拓展至入口大灣區的貨物
- 2024年首兩個月，已處理價值超過11億港元的貨物
- 項目永久設施的首階段建設將於2025年完成

興建「航天走廊」

- 計劃興建名為「航天走廊」的行人及行車天橋
- 連接香港口岸人工島及SKYCITY航天城
 - 採用自動駕駛運輸系統連接香港口岸及SKYCITY航天城，並計劃將系統延伸至東涌市中心

深化與珠海之間合作

- 機管局去年與珠海市政府簽署《珠海市人民政府與香港機場管理局合作諒解備忘錄》
- 主要合作項目包括開通「經珠港飛」客運項目、發展港珠國際貨運業務、建造港珠高端航空產業園，及積極商議入股珠海機場等
- 雙方亦將合作打造港珠高端航空產業園

探索低空經濟 學者：廣深港合作空間大

開闢賽道

國家正大力推動「低空經濟」發展，提出粵港澳等地區構建一體化創新發展產業生態，鼓勵開展無人機城際運輸機末端配送應用示範，並以eVTOL（電動垂直起降航空器）為重點開展「城市空中交通」示範應用。

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥建議，香港可在大嶼山一帶構建低空飛行點，並攜手深圳、廣州等其他大灣區城市完善鋪設低空網絡，逐步發展成為「國際大灣區」低空基地。

鄭天祥表示，目前深圳、廣州已形成初具規模的無人機生產鏈條，珠海在無人機和通

用航空產業鏈也形成集聚優勢，加上香港的創新科技、研發人才，以及獨特區位和豐富多元的應用場景，都為灣區發展「低空經濟」增添動力。

鄭天祥又指，粵港澳可向國家爭取試點打造低空通航示範區，在協調三地航空管制差異、空域飛行規管限制等領域率先「破冰」。香港還可在跨境應用場景方面提供示範，如與東南亞等周邊地區聯繫緊密，加上是自由港，可在免簽證、便利通關等方面發揮更大作用，攜手灣區城市群發展跨境觀光娛樂、城際飛行、空中通勤以及醫療救護、應急救援等低空經濟新業態，形成一系列新產業。 大公報記者方俊明

近年來，香港國際機場不斷擴大在粵港澳大灣區的服務腹地，致力發展綜合多式聯運網絡（見表）。其中在客運方面，除了過去的海天碼頭，海天中轉大樓亦於去年8月投入服務，至今已處理約8.4萬人次旅客。至於去年12月開通的「經珠港飛」直通客運服務，能發揮港珠兩地機場互補的優勢，讓大灣區西部旅客利用港珠澳大橋直達香港機場禁區轉機。機管局還在大灣區內設置20個城市候機樓，目標在2025年增至30個。

75%灣區國際貨物 經港機場轉運海外

貨運方面，大灣區有75%的國際貨物經香港國際機場轉運至海外，為提供更具效率的大灣區貨物轉運服務，機管局正在東莞建設空港中心，共同推展「海空貨物聯運」模式，永久物流園首階段建設於2025年底前完成，屆時可達至每年處理達100萬噸貨量。

東莞空港中心在去年4月展開先導計劃，自上月18日，剛好是封閉運作一周年。香港機管局商務執行總監、莞港智慧空港投資（東莞）董事長陳正思分享成績單時表示，過去一年進出口貨值超38億元（人民幣，下同），其中今年首季更處理了近20億元的貨運，超過2023年全年貨值，單計3月貨值更突破10億元。

運輸及物流局回覆查詢時表示，為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，特區政府會針對現時香港國際機場主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關地區之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。

航空企業加快布局灣區

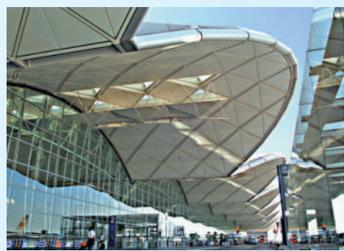
現時，共有約120家航空公司營運航班來往香港國際機場和全球約180個目的地，航點數目恢復至疫前約80%。每日客運量和航班升降量最高分別已恢復疫情前約八成和九成。

除了香港國際機場，本地航空公司也在加強與大灣區內地城市的聯繫。香港航空表示，現時來自大灣區其他城市的旅客佔公司整體旅客的雙位數，故航線規劃亦以大灣區市場作為主要參考，通過在投資設立大灣區辦公室、增加推進多式聯運客運服務，打造「空—陸—空」模式等，增強聯繫。

國泰企業事務總經理黃文傑指出，未來將依託香港國際機場，進一步擴展大灣區的境內外航空網絡，透過持續增強多式聯運代碼共享服務，方便區內旅客經香港機場往返世界各地，並推動各城市間的基礎設施互聯互通。其中，國泰近年在深圳設立大灣區辦公室，作為公司的延伸總部，意味著國泰不僅僅是香港本土航空公司，更是整個大灣區的本地航空公司。

香港快運航空發言人指出，過去一年，從大灣區其他城市來港搭乘公司航班的旅客增長了3倍，即每4名乘客當中就有1名來自大灣區，相信大灣區的年輕客戶群有助推動公司未來增長。

大灣區航空行政總裁吳秀蘭表示，在大灣區不同口岸提供的預辦出境及託運行李安排，除了便利乘客，亦有助推動大灣區進一步發展、讓香港融入國家發展大局，充分發揮香港在「一國兩制」之下「背靠祖國，聯通世界」的獨特優勢。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為，隨着「軌道上的大灣區」有望明年建成，空鐵聯運將更為完善。



在香港機場升降的航班現時可往來全球約180個目的地。



灣區招聘 應付急增需求

人才短缺

為應付航空交通需求復甦，香港機管局及多家本地航空公司採取不同措施，盡快增加人手。機管局發言人回覆《大公報》查詢時指出，透過特區政府的航空業輸入勞工計劃，機場公司可以申請引入勞工支援前線營運。截至3月底，各機場公司已遞交約1800份簽證申請，約1300名內地勞工已經抵港。

機管局發言人指，自2022年開始，一直定期舉辦本地招聘會，亦向不同工會的工友推廣機場職位空缺。至於上述的航空業輸入勞工計劃，機管局亦會提供培訓，讓他們了解本地文化、工作模式及相關專業用語等，讓他們更快融入本地工作環境。

隨着大灣區航空業日益融合，本地航空公司亦將招聘活動延伸至整個大灣區。國泰航空去年首次在內地招聘機艙服務員及見習機師，目前團隊已有逾百名從內地招聘而來的空乘人員，未來也會繼續增加在內地招聘人手。

同屬國泰航空集團的香港快運航空也在去年8月開始在深圳、珠海和廣州招募機艙服務員。香港快運表示，內地擁有不少高素質航空專業人才，目前公司已有逾10%的機艙服務員來自內地。為配合未來運力增長，香港快運從4月起推出新一輪機艙服務員招聘計劃，新入職機艙服務員可獲1.5萬元的「新入職獎金」，以及為境外機艙服務員提供2.6萬元的「來港工作補貼」。

大灣區航空行政總裁吳秀蘭表示，公司正積極從本地及海外招聘人才，而機艙服務員的招聘工作亦從去年開始推展至深圳。

發展區域航空培訓中心

香港航空也指，去年開始於大灣區內地城市舉行機艙服務員招募，未來也會利用當地人才儲庫潛力，於當地招募人才。

多家航空公司還表示，會配合香港國際航空學院於大灣區的發展，為航空業培育專才，同時鞏固香港作為區域航空培訓中心的地位。

