

世界航線發展大會本周舉行 全球逾790機構參加破紀錄

機管局：推廣港樞紐優勢 力拓長途線

航空樞紐

為鞏固和提升香港作為國際航空樞紐地位，行政長官李家超在新一份施政報告中談及，要加速擴展航空版圖，積極吸引本地及非本地航空公司開辦更多航班，爭取訂立更多新民航協議及擴展航權，優先聚焦南美洲、中亞、非洲及中東等。本周在香港舉行的世界航線發展大會可謂恰逢其時，香港機管局企業發展執行總監何達接受《大公報》訪問時表示，期望透過會議增加與更多航空公司的聯繫，進一步豐富香港國際機場的航線網絡。

香港機管局航空樞紐發展總經理李浩峰指出，疫後本港機場短途航線恢復理想，已達疫前約九成，長途航線恢復較慢，達約八成，「今次會主力與外國航空公司洽談，傾多點長途航線回來。」

大公報記者 林靜文



▲何達（左）表示，「世界航線發展大會2025」在香港舉行的意義重大。右為李浩峰。大公報記者林良堅攝

香港國際機場為全球最繁忙機場之一，目前營運的航空公司達140間。



「世界航線發展大會2025」由香港國際機場與全球航空業界活動主辦機構Routes合辦，吸引來自110個國家或地區、超過790間機構來港參加會議，是歷來最多。何達指出，現時有超過2500人報名、超過340個機場及逾250間航空公司參加，其間更會舉辦9000多場會議，讓全球航空業界聚首一堂，就多個與航空業發展相關的議題交流意見及討論，並探討在港機遇及開通新航線的可能性。

發掘「一帶一路」沿線機遇

何達表示，大會在港舉行意義重大，不僅體現了全球航空業對香港作為國際樞紐機場的認可，還可向世界展現香港航空業疫後發展，以及整個大灣區的經濟實力。

他認為，目前香港機場的首要任務是把航線網絡和班次密度恢復到疫前水平，不僅是歐美等傳統航線，「一帶一路」沿線和東南亞地區也是很值得開發的市場。

機管局近年把握機會，去年8月與越南及柬埔寨的機場營運機構和國家航空公司簽訂四份合作備忘錄；在剛剛過去的「一帶一路高峰論壇」上，又與兩個中亞地區（哈薩克斯坦及烏茲別克斯坦）的合作夥伴簽署諒解備忘錄，以加強區內航空交通聯繫，以及航空發展上的其他合作。「航空公司很現實，哪裏有生意，就去哪裏開航線。」李浩峰說，目前在港營運的航空公司140間，超越疫情前的120間；航點200個，接近疫情前的220個，但航線數目卻還沒有恢復。他透露，疫情後短途航線日均旅運量和航班數字已回復至疫前約九成，其中以中國台灣、菲律賓及日本的表現最好。長途航線平均客運量回復至約八成，航班數量回復至約七成半，尤以印度德里及美國紐約表現最理想。至於航點數量，短途航線已回復至疫前超過九成，長途航線則至約八成多。

意，就去哪裏開航線。」李浩峰說，目前在港營運的航空公司140間，超越疫情前的120間；航點200個，接近疫情前的220個，但航線數目卻還沒有恢復。他透露，疫情後短途航線日均旅運量和航班數字已回復至疫前約九成，其中以中國台灣、菲律賓及日本的表現最好。長途航線平均客運量回復至約八成，航班數量回復至約七成半，尤以印度德里及美國紐約表現最理想。至於航點數量，短途航線已回復至疫前超過九成，長途航線則至約八成多。

三跑系統提升運力逾五成

何達用「皇帝女唔憂嫁」來形容機場過去運力緊張，但隨著三跑系統投入運作，機場運力大幅提升逾五成，客運、貨運方面均有更大空間吸引航空公司來港開拓航線，「例如一些中亞國家，初期客運可能未必夠，但貨物足夠相信（航空公司）也能計到數。」

此外，香港國際機場作為大灣區的核心機場，擁有「引進來、走出去」角色優勢。何達表示，未來會進一步增加香港機場的連接性，讓無論是香港還是國內外旅客均能有更多選擇，並透過多式聯運強化與大灣區內地城市的接駁，同時在餐飲、購物和服務等方面提升客戶體驗，使香港機場繼續成為大家的首選樞紐機場。

世界航線發展大會2025

舉辦日期	9月24至26日
舉辦地點	亞洲國際博覽館
覆蓋國家或地區	110個
航空公司	逾250間
參與機場	逾340個
參加機構	超過790間
報名人數	超過2500人
舉辦會議	9000多個

香港國際機場發展迅速

「機場城市」建設



- 利用機場島及鄰近的土地和海域，以航空產業為重心，發展高端商業、藝術、旅遊及休閒活動
- 在機場海灣設約600個短期及長期遊艇泊位
- 發展全港首個專為藝術品儲存而設的大型倉儲設施

新二號客運大樓



- 將分階段應用，首個設施是室內旅遊車候機大堂，預計明年3月起有15家航空公司登記櫃檯遷往新大樓

強化與大灣區聯繫



- 連繫灣區七個口岸：東莞虎門、廣州南沙、廣州琶洲、澳門外港客運碼頭、深圳福永、深圳蛇口和中山

轉機停車場

- 11月啟用，初期共約1800個停車位，由港珠澳大橋到來的轉機客，把車輛開到停車場指定地點後，可直接進入禁區辦理登記手續及登機

東莞空港中心

- 內地貨物在東莞完成安檢及收貨，使用水路運到香港國際機場上機

率業界代表遊大灣區 感受發展

「世界航線發展大會2025」將於9月24至26日在亞洲國際博覽館舉行，除了三日會議，香港機管局還組織了10個旅行團，帶領總裁級和經理級的航空業界代表，到本地和大灣區內地城市參觀。香港機管局航空樞紐發展總經理李浩峰介紹，全球各地嘉賓已於上周末抵港，今起參加由機管局組織的旅行團，其中包括經海天碼頭乘船前往深圳，參觀華為、騰訊等高科技企業，探訪古城文化等，再經高鐵回港，「讓他們感受大灣區交通的便利和科技實力，也能看看香港這些年的發展。」

乘船坐高鐵 體驗多式聯運

這次大會首次在香港舉辦，是機管局「爭取而來」的成果。直接參與

籌備的李浩峰指出，兩年前已與主辦機構Routes進行洽談，分享香港航空業的吸引力，包括三跑道系統的落成、與大灣區內地城市的連結、旅客輔助設施的發展等，期望讓全世界看到香港疫後經濟的發展和活力。

談及熱帶風暴「樺加沙」持續增強，並發展為超強颱風，天文台預計將於周三早上最接近本港。李浩峰說，會密切留意最新發展，直言「機場見慣風浪。」

至於打風日子正好撞正大會開幕，李浩峰指出，已不斷與Routes方面進行溝通並進行協調，「（颱風）不會影響嘉賓來港時間，但可能會影響中間開幕，或會順延一些日子，將由Routes決定最終方案。」他強調，機管局會積極配合大會需求進行調整。

人臉識別過關 科技創新便利旅客

今年9月才出任機管局企業發展執行總監的何達，過去曾在Aryaka Networks、Juniper Networks、Cohesity、ARRIS、思科及香港賽馬會等機構擔任高層職位，在業務轉型及數碼創新方面擁有豐富經驗。這次是何達上任後首次接受媒體訪問，剛踏足航空業的他，對機場業務發展侃侃而談，更大讚香港國際機場科技的發展，直言未來要保持領先，就要靠創新來進一步提升效率及客戶體驗。

以人臉代替證件自助通過保安和登機開口、毋須再取出電子設備和液體等作安檢……何達表示，香港是首個讓旅客以人臉識別技術貫穿所有離境檢查點的機場，也是第一個提供手機特快行李託運服務的機場。「機場運作很複雜，如何做得好又安全，客戶體驗優且成本低，科技就可能讓我們更上一層樓。」



在何達看來，機場每一項解決方案的誕生，除了技術，也涉及商業流程、機場系統、規範等的配合。「我們有很多不同的想法，但要真正落地，需要考慮很多東西。」他以「登機易」為例，以人臉代替證件，當中便涉及私隱和航空等條例，也牽涉不同部門之間的參與和溝通。

研AI與機器人應用場景

何達指出，未來機管局在數碼化和創新方面，將循三大方向進行規劃。一是利用科技和自動化提升機場效率和客戶體驗，如便利通關等；二是期望能打造「線上機場」，融入登機報到手續、購物、銀行和叫車等服務；三是進一步探討人工智能（AI）和機器人技術在機場場景的應用，如利用機器狗進行防煙門檢測等。

▲香港國際機場持續進行科技創新，提升營運效率，優化客戶體驗。大公報記者林良堅攝

數看香港機場疫後復甦

分項	現況	備註
航空公司	140間	超越疫情前的120間
覆蓋航點	200個	疫情前有超過220個
長途航線	恢復疫前逾80%	以印度德里及美國紐約的恢復為理想
短途航線	恢復疫前超過90%	以中國台灣、菲律賓及日本的恢復最好

航空界奧運盛事 首在港舉辦

世界航線發展大會被稱為「航空界的奧運盛事」，今屆首次在香港舉辦。香港機管局航空樞紐發展總經理李浩峰介紹，大會每年舉辦一次，今年已踏入第30屆，過往多在歐美國家機場舉行，近年則以中東國家為主。翻查資料，世界航線發展大會過去五屆分別在巴林、土耳其、美國、意大利和澳洲舉辦。

世界航線發展大會始於1995年，現已發展成為全球最具規模和影響力的民航界年度盛事，也是全球唯一由航空公司、機場、政府機構、旅遊局及相關行業的決策者共同參與的盛事，被譽為全球民航界的「奧運會」和「世博會」。除了香港，大會還曾在內地三個城市舉辦，分別於2009年北京、2016年成都和2018年廣州進行。

團結基金：拓新興市場航線



▲葉文祺表示，新興市場具增長潛力，每年可引入數個策略性航點。

【大公報訊】新一份施政報告提出多項措施提升香港國際航空樞紐地位，團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺認為，特區政府積極與新興市場開拓航權，展現了超越傳統歐美市場的國際視野，有助於客源和貨源的多元化。在他看來，新興市場航線的開拓，應以市場潛力、可達度與樞紐效益作為優先開拓的原則，當中以貨運先行，逐步拓展客運，是降低新興市場風險的可行模式。

葉文祺回覆《大公報》查詢時指出，歐美市場需求穩定，應保持主幹線航點的班次密度以確保競爭力；而新興市場則具增長潛力，可利用第三跑道新增容量，每年引入數個具策略性的航點，並配合風險分擔機制觀察市場成效。

智利運生鮮 中亞運礦產機械

葉文祺還分享了可從不同方向開拓特色的貨運市場。當中，南美洲可先行以上

宜先貨運後客運

月達成雙邊航協共識的智利為突破口，配合生鮮等高值貨源；中亞如哈薩克、烏茲別克則適合承接礦產、機械與電商中轉貨源；非洲方面則可考慮東非樞紐如肯尼亞首都內羅畢，以花卉及藥品冷鏈為切入點。同時，應進一步用好機管局的新增航點獎勵計劃，針對新興市場提供更大誘因，並配合冷鏈物流、數碼化通關，以及東莞物流園等配套，進而實現貨客源的多元化。

香港機場三跑道系統於去年底全面投入運作，葉文祺指出，要充分發揮三跑道系統潛力，必須解決航空業長期存在的人手短缺問題，否則再多的基建也難以轉化為實際運力。因此，特區政府應持續推動航空業輸入勞工計劃，涵蓋地勤、貨運、餐飲、保安等前線工種，並維持本地優先與工資保障。同時加強香港國際航空學院的人才培訓，增加學徒與專業課程名額，並針對空管等關鍵崗位加快招聘及培訓。