



二十年後.....

香港國際機場

2025



2025

目錄

引言	4-5
香港國際機場與香港	6-11
未來挑戰及機遇	12-19
拓展策略	20-27
持續規劃 不斷求進	28

我們未來的人口有多少？



甚麼行業將塑造我們的經濟？



我們將採用哪些科技？



我們會否保持
國際金融中心地位？

恆生指數
HANG SENG INDEX
G.SENG C E I

19112.90
8273.82

+19
+33.59

香港與內地將如何合作？



我們的機場能否應付未來需求？



香港國際機場 規劃未來

大型國際機場的營運機構都面對兩大不爭的事實。首先，今天的機場對於經濟發展舉足輕重，猶如二十世紀的公路、十九世紀的鐵路，以及十八世紀的港口。其次，機場基礎設施造價不菲，而且需時多年才可建成。

機場對經濟影響深遠，加上各項設施建造需時，令機場規劃變得十分重要。香港機場管理局面對這項挑戰，共有三個層次的規劃，包括每年度的財務預算、每年制訂的五年業務計劃，以及每五年修訂的20年發展藍圖。

今天的機場猶如二十世紀的公路，對於經濟發展舉足輕重

引言

香港國際機場2025

《香港國際機場 2025》為香港國際機場的長遠發展制定方向，是一九九二年《新機場總綱計劃》後的另一個規劃環節，並以二零零一年完成的《機場大型發展策略總綱研究》為擬定基礎。《新機場總綱計劃》為香港的赤鱸角新機場興建計劃制定了框架，而《機場大型發展策略總綱研究》則是一系列的研究，為《二零二零年發展藍圖》奠定根基。

目的

根據《機場管理局條例》，機場管理局必須維持香港國際機場的地區及國際航空中心地位，確保運作安全，並按照審慎商業原則營運機場。在這前提下，《香港國際機場 2025》根據競爭環境及預測的供求，重新審視機場的長遠目標、增長策略及設施規劃方向。

二十年後.....

帶動香港經濟發展





CZ 3074	
40 KA 602	
702	S
62	Sa
66	De
2	Beiji
02	
	Taipei
	Kaohsi
	Seoul/M
	Yok

第一章

香港國際機場與香港



四大支柱行業的後盾

香港是重要的國際金融中心、物流及通訊樞紐，以及中國內地與世界連繫的橋樑。香港國際機場促進旅客、貿易、資金及資訊的流通，以積極支援香港經濟的四大支柱，即金融業、貿易及物流業、旅遊業、工商業支援及專業服務業等四大行業。



香港國際機場積極支援 香港四大支柱行業

二零零五年，香港國際機場的客運量及貨運量同創新高，分別錄得4 070萬人次及340萬公噸，國際客運量在全球最繁忙的機場中位列第五，國際貨運量更高踞首位¹。飛機起降量達到264 000架次，是20年前流量的四倍以上。目前，共有85家航空公司在香港營辦航線，來往全球逾150個航點，當中包括約40個內地城市。

香港國際機場旅客的旅程模式近年出現了變化。從前，旅客主要以香港為啟航地及目的地，大部分都是抵港或離港旅客。今天，約三分之一的旅客經香港前往其他地方。這些轉機旅客為香港帶來更多經濟

收益，也促使航空公司營辦更多航班，加強了香港國際機場的地區及國際航空樞紐地位。

香港的重要資產

香港國際機場在香港經濟體系中擔當重要的角色。在二零零四年，航空業佔本地生產總值約3%，合計360億港元²。根據航空業在全球生產總值所佔的比例估計，航空業連間接收益在內，則佔本地生產總值約8%³。

香港國際機場直接提供約6萬個職位

香港國際機場直接提供約6萬個職位。根據英國的經驗，機場相關職位的總數(包括機

場商戶的貨品及服務供應商職位)可達該數字三倍以上⁴。

香港國際機場致力維持最優質的服務，確保機場匯聚關鍵數量的航空公司、航線服務及配套的商業基礎設施，讓旅客及付貨人有眾多的選擇，促使香港成為既便捷又具競爭力的營商地點。

憑藉這些努力，機場在多個國際比賽及顧客意見調查中贏得不少獎項，並得到業界組織及刊物頒授榮譽。二零零六年十月，香港國際機場第四度獲《Travel Trade Gazette》選為最佳機場。在二零零五年，機場則連續第五年在Skytrax旅客意見調查中，獲選為全球最傑出機場。







香港國際機場：中國最重要的門戶樞紐機場之一



邁向二零二五年

隨着中國的經濟影響力日益增加，加上香港與內地加強融合，機場管理局預期香港國際機場到了二零二五年，將置身中國最重要門戶樞紐機場之列。香港國際機場因而將繼續促進香港經濟持續增長，並與內地進一步融合發展。

香港國際機場展望在二零二五年置身中國最重要門戶樞紐機場之列

機場管理局預期，香港國際機場到了二零二五年將會：

- 為擴大的腹地市場提供服務，服務範圍包括珠江三角洲、泛珠三角地區⁵，以至全中國
- 營運廣泛覆蓋內地城市的航線網絡
- 提供完善的國際航線網絡，促進中國與全球的連繫

二十年後.....

香港國際機場是全球
最重要航點的服務中心





第二章

未來挑戰及機遇



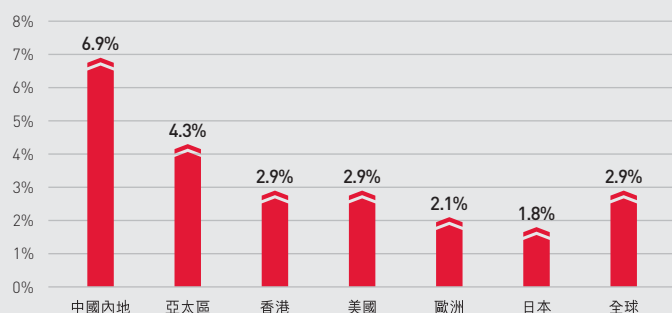
香港國際機場的營運環境受到需求、競爭、供應等三大因素影響。

需求

在未來20年，整體的航空服務需求預期會繼續增長，跨境經濟會加快融合。受到東歐、亞洲及內地的出口帶動，世界經貿也會每年增加7%至8%⁶。預計到了二零二五年，全球人口會增至78億，亞洲人口在全球各大洲中將仍然稱冠⁷，而中國則是人口最多的國家⁸。

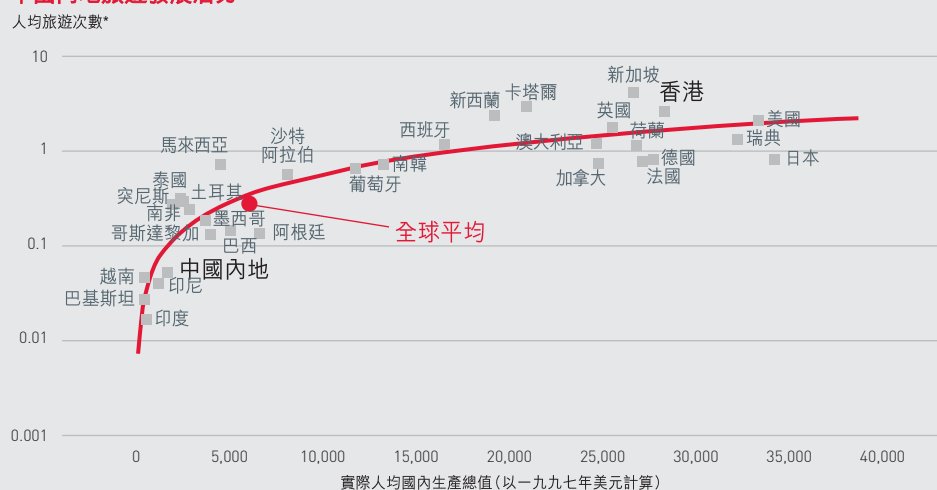


實質本地生產總值增長預測：二零零五年至二零二五年(預測)複合年增長率



資料來源：弘達交通顧問有限公司根據國際貨幣基金組織、經濟學人情報組織國家預測、國際能源展望的資料所作的預測

中國內地旅遊發展潛力



* 以本土航空公司載送的旅客

資料來源：空中巴士二零零四年至二零二三年全球市場預測——基於國際民航組織的分析、《Global Insight》、二零零二年數據

全球漸趨一體化帶來了不少變化：通訊日益快捷，運輸服務逐步改善，貨物及服務的流通不斷增加，勞動人口的流動日漸頻繁，科技應用日趨廣泛，資金流動也更快捷暢順。這些現象都會加快跨境經濟活動的步伐。

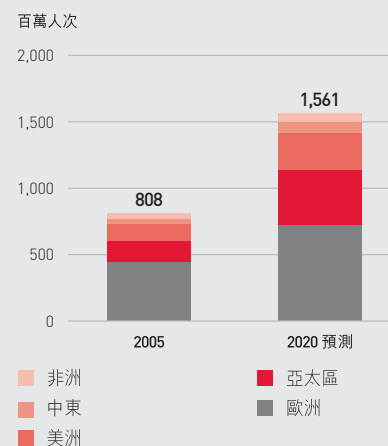
預計到了二零二零年，香港每年接待的訪港旅客將接近5 700萬人次

香港與廣東省在過去20年不斷融合發展，融合進程相信會日益加快。服務業佔香港的生產總值約九成，今後將更形重要。珠三角的工業以至整體經濟發展將會更上層樓。在這經濟環境下，香港將繼續擔當服務業中心的角色，對內地的發展起着關鍵作用。

旅遊業

旅遊業在良好的經濟環境下會持續增長，預計世界各地在二零二零年的入境遊客將達至16億人次。

各地區入境國際遊客量



資料來源：世界旅遊組織《二零二零年旅遊業前瞻》，二零零六年一月《世界旅遊業晴雨表》

二零零五年至二零二五年(預測)複合年增長率

全球	4.5%
非洲	5.0%
中東	4.1%
美洲	5.1%
亞太區	6.8%
歐洲	3.2%

到二零二零年，預計亞太區每年接待的遊客將逾4億人次，當中1.3億人次前往內地，近5 700萬人次前往香港。

亞太區在二零二零年的出境旅客預計將逾4億人次，當中1億人次為內地旅客⁹。在二零零五年，內地出境旅客只有3 100萬人次¹⁰，約佔內地人口2%。美國及同類國家的出境旅客則佔全國人口逾15%，兩者相比，可見內地旅客量有龐大的增長潛力。

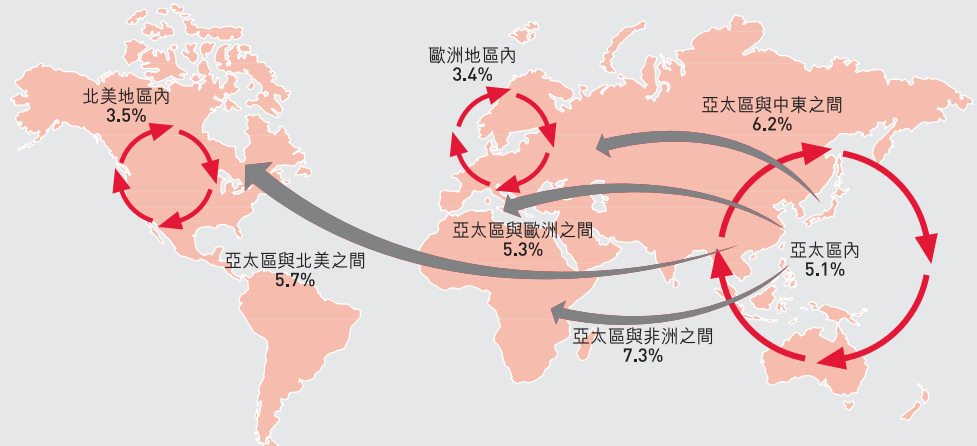
航空業

航空業將受惠於上述持續向好的經濟及旅遊趨勢。波音公司的長遠預測顯示，直到二零二四年，全球的旅客將以平均每年5%的速度增加，亞太區的增幅則會接近6%。

預期全球貨運量亦會上升，升幅每年約6%。根據空中巴士公司的研究，增長最快的仍然是來自亞洲區的貨流，特別是由內地運往美國及歐洲的貨運量¹¹。

中國民用航空總局的長期預測亦顯示，航空交通量將會強勁增長。該局估計在二零零五年至二零二零年間，內地機場的客運量及貨運量每年都會增長逾10%。到了二零二零年，總年客運量將達至14億人次，總年貨運量則達3 000萬公噸，交通量接近目前的五倍。

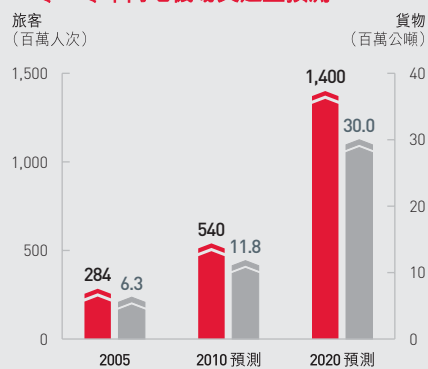
波音公司全球客運量長遠預測



收入客公里(10億)	2005 估計	2024 預測	2005-24 複合年增長率
全球	3,897	9,497	4.8%
亞太區*	1,168	3,484	5.9%

* 在波音公司的報告中，亞太區流量包括中國、東南亞、西南亞及大洋洲相關地區的人流
資料來源：波音公司《二零零五年市場展望》

中國民用航空總局 二零二零年內地機場交通量預測



■ 旅客(百萬人次)
■ 貨物(百萬公噸)

資料來源：中國民用航空總局

	複合年增長率 2005-10	複合年增長率 2010-20	複合年增長率 2005-20
旅客	13.7%	10.0%	11.2%
貨物	13.3%	9.8%	10.9%



競爭環境

中國內地

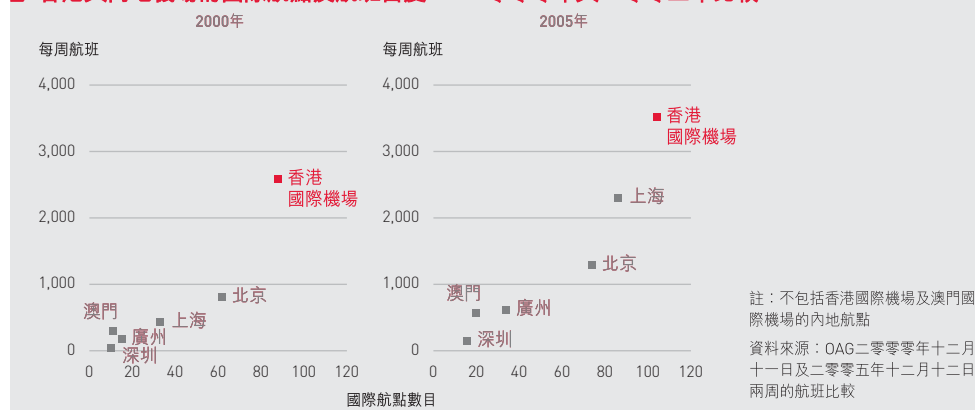
近年香港國際機場的競爭形勢越趨複雜多變。隨着內地的航空服務規限迅速放寬，更多國際航班可以往返內地機場，不少旅客因而毋須再在香港轉機。在這種情況下，香港國際機場必須積極進取，在競爭劇烈的環境下爭取貨源及客源。

香港國際機場必須在競爭劇烈的環境下爭取貨源及客源

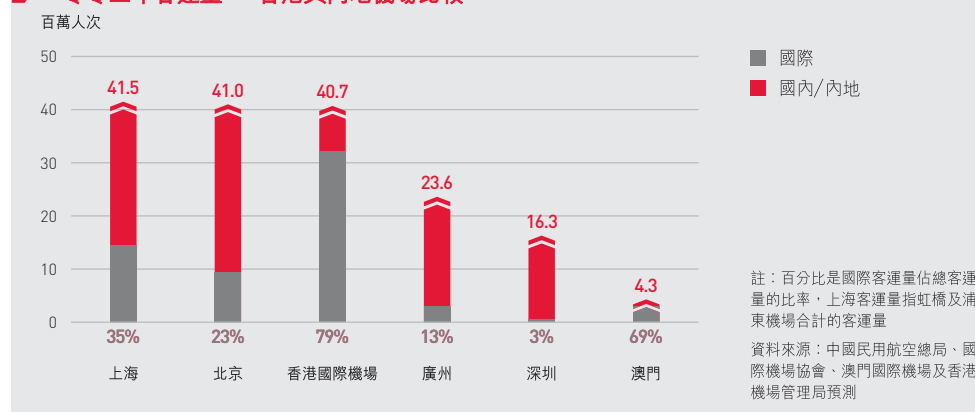
這種激烈的競爭看來並不會減退。內地預算動用約1,400億元人民幣，擴建北京、上海及廣州的機場，並建造42個新機場。預計到了二零一零年，內地會有3個超級樞紐、7個大型樞紐、24個中型機場及124個小型機場¹²。

內地主要機場的客運量及貨運量持續穩健增長。在二零零五年，北京及上海¹³的總客運量都分別超越香港。預計到了二零二零年，上海、北京及廣州機場的客運量都會大幅增加，超越二零零五年全球最繁忙的亞特蘭大機場及芝加哥奧克爾機場的旅客量。屆時，內地航空市場的規模也會貼近美國的航空市場。

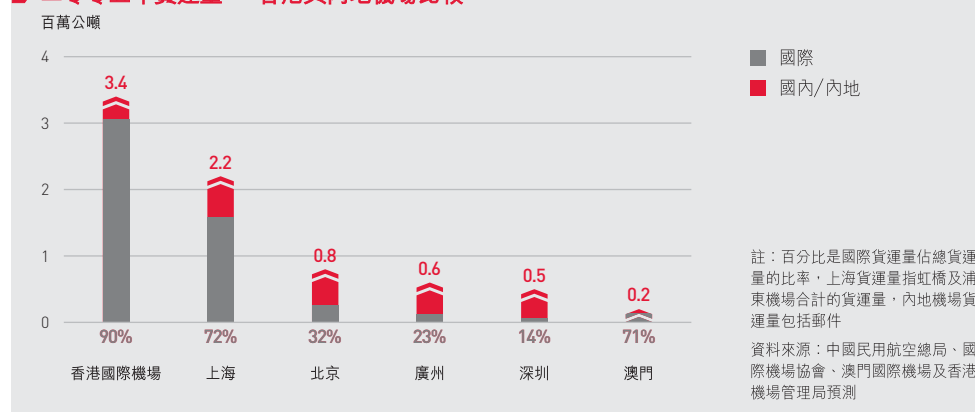
香港與內地機場的國際航點及航班密度 — 二零零零年與二零零五年比較



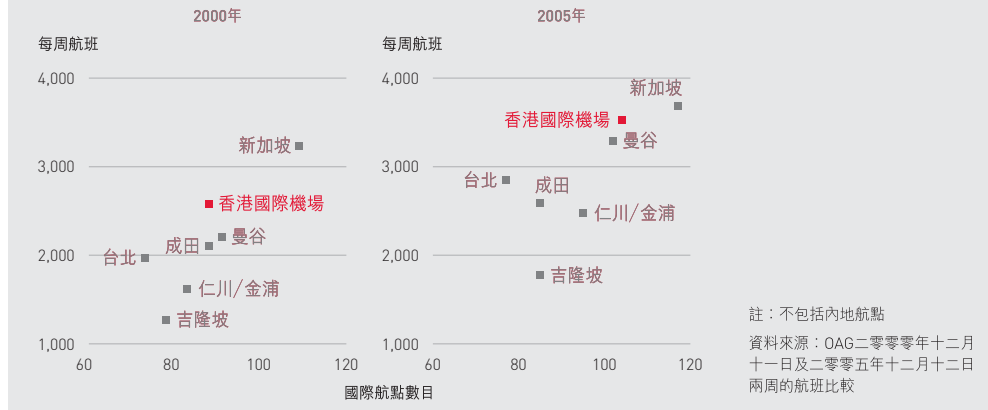
二零零五年客運量 — 香港與內地機場比較



二零零五年貨運量 — 香港與內地機場比較



香港與亞太地區機場的國際航點及航班密度 — 二零零零年與二零零五年比較



亞太樞紐機場

不少地區機場都致力成為亞太區的主要樞紐機場。仁川國際機場計劃到二零一零年發展為全球五大樞紐機場之一，並成為東北亞的客運及貨運門戶機場¹⁴。新加坡及曼谷也積極爭取廉價航空公司加盟，致力拓展轉機市場，並力求吸納中國內地及印度的客源。

這些機場都擬定了大型擴展計劃。舉例來說，仁川及曼谷的長遠客運目標為每年1億人次。因應這些發展，香港國際機場必須加強與航空公司及其他業務夥伴合作，以建立更強大的航線網絡，從而促進轉機人流。

供應

機場的吞吐能力取決於許多因素，包括空域、地形、航空交通管制、機場運作流程、旅客類別、設施、交通運輸系統，以及環保因素。香港國際機場如要維持本身的門戶樞紐角色，就必須配合短途飛機、大型噴射機、商務飛機及貨運專機的運作，讓各類型的飛機在香港提供服務。由於香港國際機場規模龐大，運作複雜繁重，機場的吞吐能力面臨獨特的考驗。

香港國際機場如要維持門戶樞紐角色，就必須讓短途飛機以至大型噴射機都可在香港提供服務

空域限制

珠三角地區的民航空域有限，由區內五個主要機場共用。珠三角空域分為兩個飛行情報區，分別由香港及廣州管制。香港負責控制香港及澳門機場的飛機進場情況，廣州則負責控制廣州、深圳及珠海機場的進場情況。

飛機的進場及起飛程序取決於多項因素，例如珠三角機場的位置、跑道的方向、環保因素，以及飛行情報區的邊界與機場相距甚近。除此之外，香港邊界以北地方的可用民航空域甚為有限，而且飛往內地東部及東北部的航班流量管制措施也造成顯著的航班延誤。

中國民用航空總局預計到了二零二零年，珠三角五個機場的飛機起降量每天合共接近5 000架次，比目前超越一倍多。內地、香港及澳門的政府官員現已組成工作小組，並正尋求可行方案，解決空域限制的問題。

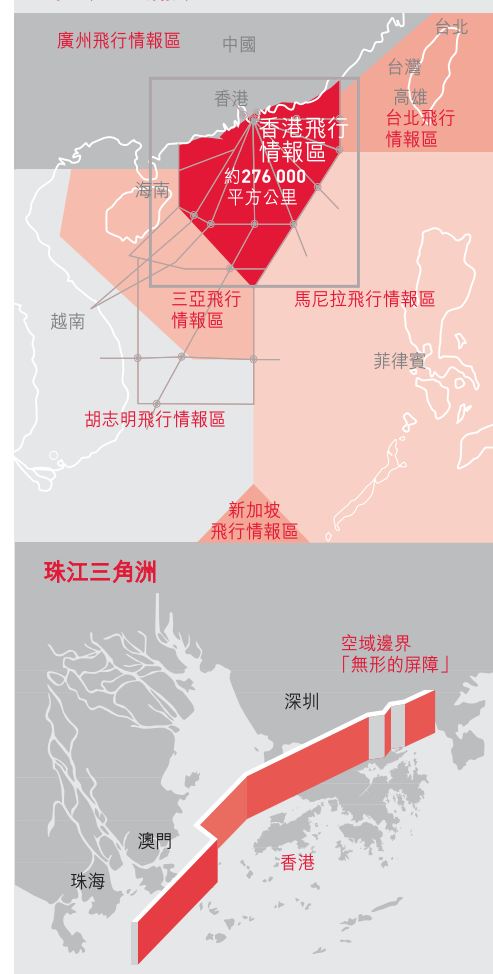
跑道容量

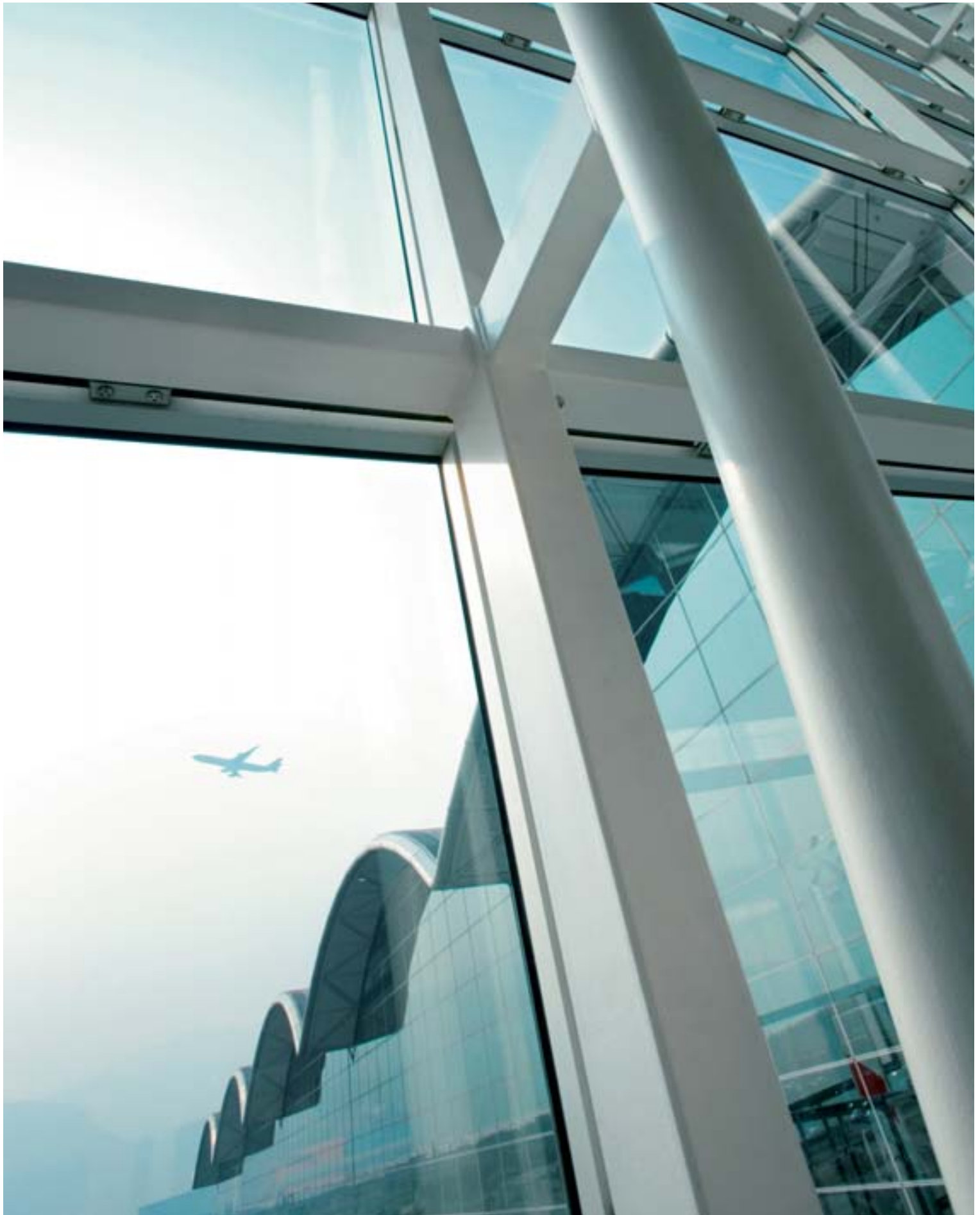
跑道容量是指每小時最大的飛機起降量，而飛機起降須符合指定的服務標準。服務標準包括兩方面的準則：一是準備就緒的離境飛機，在正常情況下不能延誤超過15至20分鐘；二是跑道容量必須可以應付緊急情況及配合長期增長。

如果空域限制的問題得以解決，香港國際機場便可透過調整航空交通管制程序增加跑道容量。民航處正探求調整有關程序的方法。

香港國際機場必須紓緩影響吞吐量的地面及空中限制，才可持續增長

珠三角空域情況





二十年後.....

中國最重要的門戶樞紐之一





第三章

拓展策略

航空服務的需求殷切。然而，這些需求不會自然流向香港國際機場，因為內地及區內其他機場亦覬覦相同的市場。香港國際機場如要增長，必須與主要業務夥伴及其他相關機構通力合作，持續擴大腹地市場和航線網絡，並紓緩吞吐能力限制的問題。

為了鞏固並提升香港國際機場的地位，務求置身中國最重要門戶樞紐之列，機場管理局擬定了下述多項策略。

在香港政府協助下，機場管理局推出了多項措施，例如引入上游登記服務，以及簡化海關、出入境及檢疫手續，令跨境旅遊更加方便。

擴展腹地市場

香港國際機場的腹地市場實際上覆蓋的範圍受兩個因素影響，包括香港與內地的邊境管制措施，以及連繫機場與珠三角的交通基礎設施。

在香港政府協助下，機場管理局令跨境旅遊更便捷



香港國際機場如要維持地區樞紐地位，必須擁有便捷的海陸交通網絡，而政府推行的交通運輸發展項目也為機場帶來裨益。深港西部通道於二零零七年啟用後，將可改善往來珠三角東部的道路交通，而港珠澳大橋落成後，即可提供往來珠三角西部的直接交通連繫。這些新建道路最終會促進往來廣東省東部的人流。高速鐵路網絡有助擴展機場的腹地市場，因此機場管理局支持興建鐵路連接香港國際機場與廣東省的鐵路網絡。此外，渡輪將仍然是重要的跨境交通工具，有助鞏固香港國際機場的多式聯運樞紐地位。

加強機場的內地航線網絡

隨着香港國際機場連繫更多內地航點，機場將成為內地更便捷的門戶，旅客往返內地將更為方便。

機場管理局最近與杭州蕭山國際機場組成合資公司，並且與珠海機場簽訂管理合作協議，無疑踏出了加強與內地航空連繫的第一步。機場管理局當前的工作重點是盡量發揮這些合作計劃的成效，今後則須繼續尋求機會，擴大香港國際機場與內地的連繫。

擴大機場的國際航線網絡

機場管理局其中一項主要增長策略，是與航空公司合作擴展機場的國際航線網絡。



香港國際機場是中國的門戶機場，旅客往返內地將更加方便

機場增加航點和班次後，旅客、貨運公司及付貨人可在價格方面受惠，並享用更多增值產品和服務。

未來20年，機場管理局會繼續提供新航點優惠安排，並推行其他措施，鼓勵以香港為基地的航空公司擴展航線網絡，並支持業務夥伴引入更多新服務¹⁵。

提升香港的貨運及物流樞紐地位

香港的貨運系統及基建設施必須持續提升，才可加強香港的地區物流樞紐角色，並鞏固本身的內地貨運門戶地位。除了統籌航空貨運供應鏈之外，香港國際機場必須為貨運營運商締造具競爭力的經營環境，以配合貨運需求，並且讓營運商可以拓展增值物流服務，以配合客戶的需要。

為內地貨物引入簡便的軟件和系統，是拓展香港國際機場的空對空轉運及多式轉運的重要一環。工作包括與貨運營運商及政府機構合作，採用更佳的清關科技，並引入共用電子平台，使機場的貨運程序更加便捷。



航天城

機場管理局與貨運營運商緊密合作，確保香港國際機場提供合適的基建組合。亞洲空運中心的擴建工程將於短期內竣工，敦豪國際集團的二/三期擴建計劃也將提前在二零零七年落成啟用。至於機場空運中心及商貿港物流中心，則仍有擴建的空間。現正考慮發展的项目包括貴金屬儲存庫和新增的貨運站。長遠而言，機場管理局支持在大嶼山附近發展物流園，以配合機場的進一步增長和發展。

建造航天城

隨着航天城的設施陸續落成啟用，香港國際機場將提供以服務為本的全面服務，為顧客及其他使用機場的人士帶來無與倫比的體驗。建設機場城正是全球大勢所趨。目前全球都趨向利用機場便捷的交通和設施，在機場周圍發展商業、娛樂及住宿設施。這些機場城都會為機場周邊地區帶來經濟效益，受惠地區可遠至機場方圓75公里的地方。在阿姆斯特丹及達拉斯沃斯堡，都建有這類機場城¹⁶。

隨着航天城的設施逐步啟用，香港國際機場將成為活力充沛、無分晝夜的社區

航天城將會成為活力充沛、無分晝夜的社區，專為旅客、航空公司、遊客、本地公司、國際企業及機場職員而設。建設航天城的主要目的是：

- 促進香港以至整個地區的經濟、貿易和旅遊發展
- 促使航空交通增長，務求鞏固香港國際機場的地區及國際航空樞紐地位
- 為旅客提供更多設施及服務



航天城第一期的設施有亞洲國際博覽館、二號客運大樓/翔天廊、辦公大樓(包括名為機場行政大樓的機場管理局總辦事處,以及機場世界貿易中心)、酒店、海天客運碼頭及航天城高爾夫球場。亞洲國際博覽館已於二零零五年十二月投入服務,第一期餘下的工程預計在二零零八年完成。至於航天城的進一步發展,則仍在審議階段。

建立完善的電子機場

從前使用資訊科技是為了節省金錢,現在資訊科技已成為管理機場不可或缺的

一環。機場管理局為此引入了電子機場策略,確保香港國際機場盡可能採用最高效、最可靠和最符合成本效益的新科技。電子機場按照以下六項管理原則發展:

- 比「適時」略早引入有關科技,以配合業務的需求
- 確保機場的關鍵系統設計不會因單一故障導致運作失效
- 研發可與其他機場共用的兼容電腦體系結構
- 自行研發及管理核心電腦系統,不假外求
- 在資訊科技服務管理及系統運作上,採取業內最佳措施

- 預見問題所在,找出解決方案,以防服務受到影響

香港國際機場按照上述原則,在二零零三年引入其中一個全球最大的機場無線局域網(LAN),並在二零零四年率先以無線射頻識別技術處理行李。香港國際機場未來優先發展的項目如下:

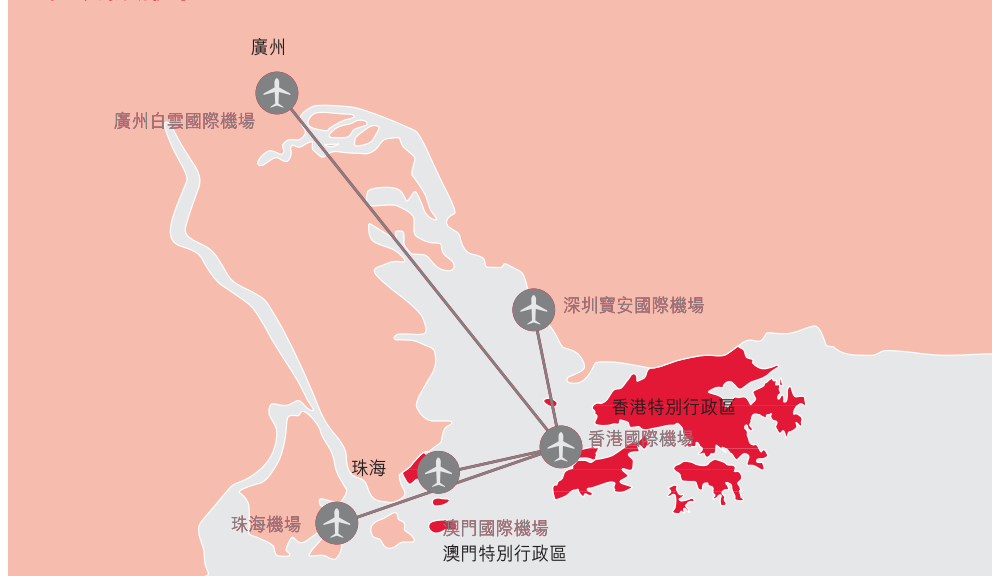
- 使用聰明卡,並利用生物特徵識別系統,識別員工及旅客的身份,從而加強機場保安
- 採用無線射頻識別系統、二維條碼、共用自助服務站、電子票據、地理信息系統及旅客信息系統,以簡化業務流程
- 使用統一標準的硬件及軟件,使香港國際機場更具實力,為航空公司、地勤服務商及其他租戶提供資訊科技基礎設施

促進珠三角機場體系的協調發展

珠三角地區共有五個主要民用機場。儘管區內的航空服務需求龐大,但空域的限制,以及不同機場的客戶需求及機場使用量,都顯示機場體系若能互相協調,將可促進整個珠三角的發展。

珠三角機場協調發展將帶來莫大裨益,既可充分利用現有設施及資源,還可促進規模經濟,有助成員機場為特定的市場提供合適的服務。機場管理局在二零零六年與珠海機場建立了策略夥伴關係,在促進珠三角機場互相協調的進程上,跨出了重要的一步。

► 珠三角機場體系



► 二零零五年珠三角機場交通量分析

	香港 (HKG)	廣州 (CAN)	深圳 (SZX)	澳門 (MFM)	珠海 (ZHU)
營運定期航班的航空公司 (#)	72	29	20	9	3
航點 (#)					
- 內地航點	38	81	57	12	11
- 國際航點	104	34	16	20	0
旅客 (百萬人次)	40.7	23.6	16.3	4.3	0.7
貨物 (百萬公噸)	3.4	0.6	0.5	0.2	0.0
飛機起降 (千架次)	264	211	151	45	23

註：內地機場貨運量包括郵件

資料來源：OAG二零零五年十二月十二日一周資料，中國民用航空總局、國際機場協會、澳門國際機場及香港機場管理局預測

增加吞吐能力

根據現時的長遠預測，到了二零二五年，香港國際機場每年的客運量共8 000萬人次，貨運量達800萬公噸，飛機起降量則為49萬架次¹⁷。為了滿足這龐大的需求，並繼續支援內地的經濟發展及香港的四大支柱行業，機場管理局正集中研究增加吞吐能力。

香港國際機場原來的設計，是以一九九二年的《新機場總綱計劃》為基礎。根據該份文件，到了二零四零年，香港國際機場的客運量將達8 700萬人次，貨運量達900萬公噸，飛機起降量則為38萬架次，當中大部分的流量都以香港為啟航地或目的地。

回顧過去十年，航空運輸需求大幅增加，機種組合也出現了變化。香港國際機場擔當着樞紐機場的角色，目前處理大量的轉機/過境交通量，而小型飛機的數目也日益增加。面對這些轉變，加上吞吐能力的限制，香港國際機場必須增加跑道容量，才可應付日漸增加的需求。

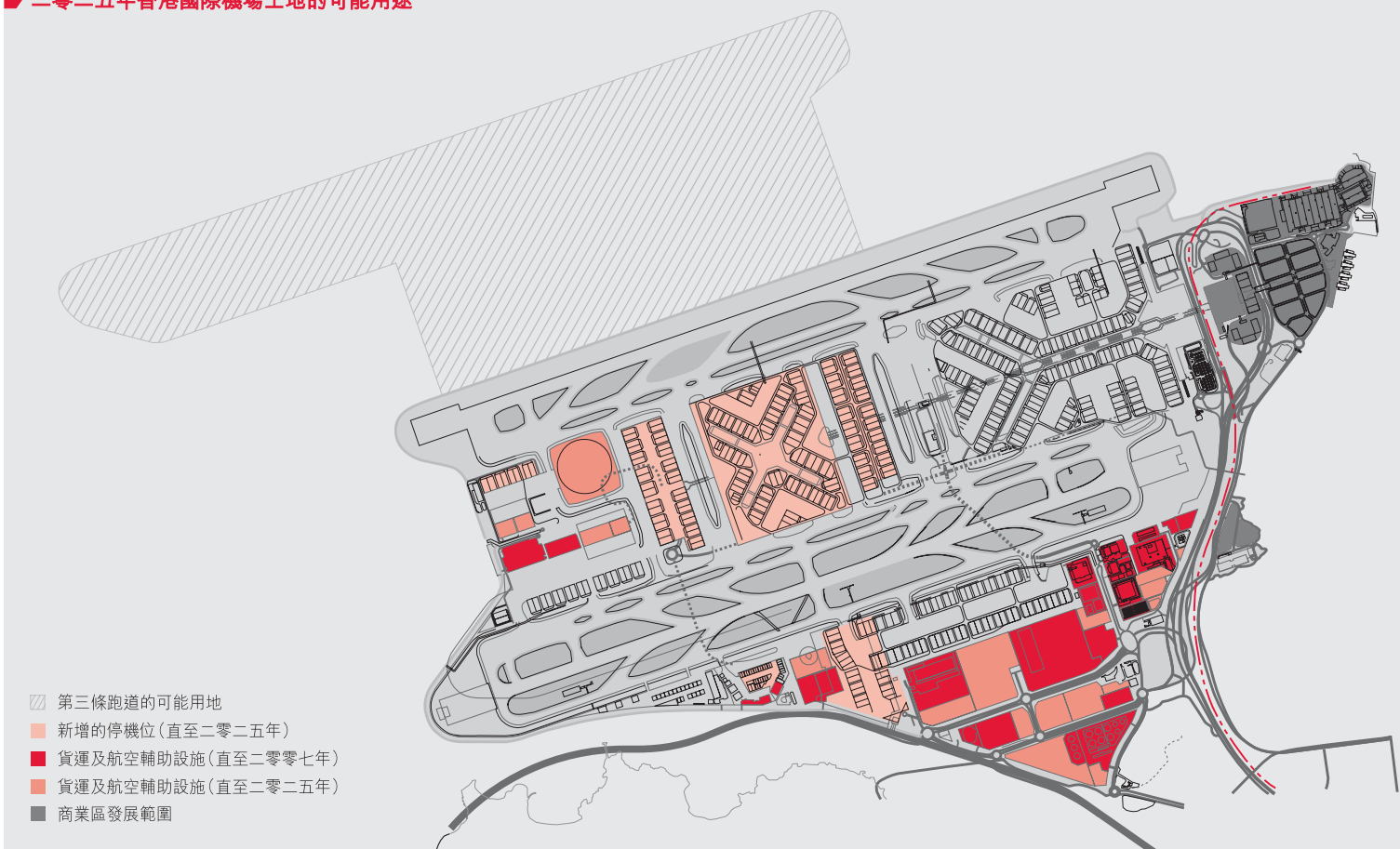
為了提升機場的吞吐能力，機場管理局在二零零六年一月宣布展開45億港元的投資計劃，當中15億港元會用於提升客運大樓設施，餘下的資金將用於改善飛行區設施，工程包括建造全新的衛星客運廊，供較小型的飛機使用。

機場管理局將與民航處合力增加跑道容量，研究興建第三條跑道的可行性，以及促進珠三角機場體系的發展

為應付較長遠的需求，香港國際機場必須提升跑道的容量。機場管理局稍後會就香港國際機場興建第三條跑道的構思，研究在工程及環境方面的可行性。興建新跑道與否將視乎研究結果而定，其間會考慮各有關方面的意見，也會顧及香港的長遠競爭力及主要航空樞紐的地位。

此外，機場管理局將繼續與民航處緊密合作，增加現有跑道的容量，並促進珠三角機場體系的協調發展。

► 二零二五年香港國際機場土地的可能用途



持續規劃 不斷求進

《香港國際機場2025》並不是為機場未來的發展，設下一成不變的路向。事實上，這是機場長遠規劃的一個環節，讓機場管理局得以不斷求進，並逐步提升機場的長期競爭力。

憑藉政府、主要的相關機構及人士、其他業務夥伴以至整個社會的支持，機場管理局深信香港國際機場將繼續置身中國最重要門戶樞紐之列，並持續為香港、珠三角以至內地整體的經濟發展作出貢獻。

香港國際機場將繼續為香港、珠三角以至內地整體的經濟發展作出貢獻



附註

¹ 國際機場協會：二零零五年

² 香港政府統計處：二零零四年空運業增加的價值；按二零零四年當時市價計算的本地生產總值

³ 航空運輸行動組織：《航空運輸的經濟及社會效益》(The Economic & Social Benefits of Air Transport)，二零零五年

⁴ 《希斯路機場中期總綱計劃》，二零零五年

⁵ 泛珠三角區域包括福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州、廣東九個省份，以及香港和澳門

⁶ 經濟學人情報組織：二零零六年

⁷ Fariborz Ghadar and Erik Peterson：《Global Tectonics》，二零零五年

⁸ 世界銀行人口預測

⁹ 世界旅遊組織：《二零二零年旅遊業前瞻》(Tourism 2020 Vision)

¹⁰ 國家統計局：《2005年國民經濟和社會發展統計公報》，二零零六年

¹¹ 《空中巴士二零零四年至二零二三年全球市場預測》

¹² 中華人民共和國第十一個五年規劃

¹³ 浦東機場及虹橋機場合計

¹⁴ 仁川國際機場網頁

¹⁵ 新推出的新航點優惠安排計劃為期兩年，由二零零七年一月一日起生效

¹⁶ Dr John Kasarda：《航空都會 — 機場城的興起》(Aerotropolis — The Rising Airport City)，在二零零六年第十六屆國際機場協會太平洋區會議上發表的演說

¹⁷ 弘達交通顧問有限公司、盈智經濟及管理顧問有限公司

《香港國際機場2025》讓機場管理局得以不斷求進，並持續提升機場的長遠競爭力

香港機場管理局
香港大嶼山
香港國際機場
翔天路一號
機場行政大樓
電話：(852) 2188 7111
傳真：(852) 2824 0717
網址：www.hongkongairport.com