

4 跑方案



730 建議_4 跑_香港口岸人工島改建 4 號客運大樓

原因: 應付機場 2030 規劃大綱預測客運量 1.05 億人次(平均每條跑道飛機升降量 48 架/小時, 以 300 人飛機座位計)

雙跑道 4 跑成本效益比單跑道 3 跑方案更有效益及效率, 單跑道只可同時間為 1 架飛機起飛或降落; 而雙跑道 4 跑方案, 同時可為 2 架飛機起飛及降落, 更具效率, 大大增加每小時飛機升降容量

雙跑道: 1998 年 7 月 6 日啟用, 設有兩條跑道及 182 個停機位

<https://zh.wikipedia.org/wiki/香港國際機場>

估計:

4 跑飛機位 170 個(增加 101 個)、飛機坪 92 個(增加 22 個)、興建 3 號、4 號及 5 號客運大樓、重新興建 4 個多層停車場及興建 1 幢甲級商業寫字樓(連商鋪/食肆及停車場)

設計特色:

- i. 中場 73 個停機位使用地底隧道連接 1 號及 2 號客運大樓, 其中增設店鋪及候機室等設備;
- ii. 機場第 3 跑新填海土地面積約為 220 公頃, 原來建議的 3 跑位置改為第 5 跑道, 當 4 條跑道飽和時, 便會擴建成第 5 跑道應付需求;
- iii. 新建的(中場/3 號/4 號)停機位設計採用北京 2008 年奧運游泳場館的「水立方」, 夜間採用 7 彩顏色循環亮燈;
- iv. 在中場地底增設入境大堂(設有入境安全檢查區、入境檢查櫃檯、為抵港及轉機旅客

- 增設櫃台、行李處理系統、轉機離境區及食肆等設施)，加快旅客辦理離境手續，減輕 1 號及 2 號入境設施使用量；
- v. 中場保安檢查通道增設 42 條，確保香港機場管理局（Airport Authority Hong Kong）繼續提供高質素服務；
 - vi. 在中場入境大堂與 1 號及 2 號客運大樓地底之間，增設免稅店、轉機離境區及食肆等設施；
 - vii. 在擴建範圍興建新 2 座航空交通指揮塔，取代廢水回收處理系統，每日處理量不多於 15,000 立方米；
 - viii. 連接 3 座水立方設計登機橋的地底客運廊；
 - ix. 興建 3 條全長 3.8 公里的 3 條新跑道；
 - x. 滑行道系統；
 - xi. 興建 3 個地底新的客運大樓、過關檢查區及登機櫃台等設施，連接全港港鐵列車系統；
 - xii. 分階段重建停車場，由多個露天停車場改建成 4 座多層停車場，並配備最新充電/充氣設備供車輛使用；
 - xiii. 新的地底客運廊設計，及新行李處理系統，採用垂直迴旋設計系統，令客運廊更寬闊；

4 跑新集資來源：

由興建到完成新跑道期間，接受來自全世界的華僑捐款興建新跑道，同時，歡迎來自全世界人士捐款興建新跑道

#轉機旅客：在同一天(24 小時內)乘坐不同航班編號的不同飛機抵達及離開的旅客

過境旅客：抵達及離開均乘坐同一航班編號的同一架飛機，而且沒有在機場區經過入境檢查的旅客

離境旅客：從香港國際機場出發的旅客

資料來源：香港國際機場三跑道系統 https://www.threerunwaysystem.com/media/1687/3rs_infokit_tc_201611.pdf

轉機／過境

旅客在香港國際機場轉機或過境，請留意以下步驟：

轉機／過境程序

持有聯程登機證的旅客：

抵達香港國際機場後，旅客請依照指示標誌，前往離境層登機閘口。

旅客必須接受保安檢查，方可前往登機閘口。

資料來源：香港國際機場 <https://www.hongkongairport.com/tc/passenger-guide/transfer-transit/index.page>

提升服務

- i) 取消穿梭巴士前往北衛星登機閘，改為設置地底隧道連接 1 號客運大樓
- ii) 新增港鐵中場客運廊站，連接機場客運大樓

屯門延伸線(2018 年新增中場 5 號客運大樓)

屯門—*屯門碼頭—*3 號客運大樓—*機場(1 號及 2 號客運大樓)—*(中場)5 號客運大樓—*4 號客運大樓—*香港口岸

#屯門碼頭站至香港口岸站為 2 用海底隧道(適合地鐵及車輛使用)連接

東涌延伸線

*大澳—*香港口岸—*滿東(*2018 年興建中)—*逸東—東涌

#大澳站至逸東站為 2 用海底隧道(適合地鐵及車輛使用)連接

^以上所有新增地鐵站(見*號)皆是 2 用地鐵及車輛海底隧道, 作為北大嶼山公路的輔助線, 並紓緩路面交通擠塞

^香港口岸位置改在深石村, 是東澳古道中點位, 有助推廣本地旅遊

^滿東邨(2018 年興建中), 取代東涌灣, 服務更多市民

3 號客運大樓連接機場路隧道

航天城東路(4 跑位置)連接機場路隧道, 東岸路連接機場路隧道

機場航膳東路露天停車場, 改建為甲級商業寫字樓+3 層商舖和食肆+新增充電/氣設備停車場

機場航膳西路露天停車場, 改建為多層停車場, 新增充電/氣設備

擴建 2 號客運大樓+6 個停機位客運廊

近航天城停車場增加位置在哥爾夫球場地庫

將 2 號及 5 號停車場位置改建為停機坪, 停泊 2 架飛機

路邊時租露天停車場改為近速遞中心旁邊(對面為駿運北路)

新增亞洲空運中心連接速遞中心+(現在)貨櫃露天停車場一段雙線行車馬路連接駿運路

保留駿運南路, 取消駿運北路、駿裕路及赤鱸角南路

#所有露天停車場將改建為多層停車場, 新增車輛充電/氣設備

3號客運大樓

*3號客運大樓站, 位於香港口岸人工島, 興建地底車站, 島式月台;

地庫分3 層(地面為新停機坪):

第1 層地庫(B1) “客運廊及貨運分流地(包括行李處理系統)”

第2 層地庫(B2) “3號客運大樓”

第 3 層地庫(B3) “3 號客運大樓站港鐵月台”

4 號客運大樓

*4 號客運大樓站, 位於觀景山(包括古窯公園及機場古物園)興建地底車站, 島式月台, 只設 4 個出口, 包括逸泰居酒店/國泰城/甲級寫字樓、4 號客運大樓、商貿港物流中心、機場倉庫大樓(駿明路 2 號);

地庫分 3 層(地面為新停機坪):

第 1 層地庫(B1) “客運廊及貨運分流地(包括行李處理系統)”

第 2 層地庫(B2) “4 號客運大樓”

第 3 層地庫(B3) “4 號客運大樓站港鐵月台”

^東涌站興建時已預留東涌西站-逸東列車月台

有關港鐵機場站, 到 2017 年為止 只有機場快線使用 1 號及 2 號月台, 避免港鐵職員截查乘客車票, 所有機場站均改為無障礙出入閘機。

L6 離境月台 (側式月台)

1 號月台 機場快線往博覽館(總站)

*3 號月台 往 3 號客運大樓 (屯門碼頭/屯門)

L5 入境月台 (側式月台)

2 號月台 機場快線往市區 (青衣)

*4 號月台 往 4 號客運大樓 (香港口岸/大澳/東涌灣/逸東/東涌)

L3 機場 2 號客運大樓/翔天廊/地面運輸中心公共運輸交匯處

*港鐵機場站未啟用月台

改善現有機場跑道維修時間 8 小時, 建議參考台灣桃園機場新的跑道瀝青混凝土鋪設方法(新增排水系統), 縮短跑道維修時間

YouTube 影片 <https://www.youtube.com/watch?v=LEFt6AFRe3A>

以下 Q & A 節錄自香港機管局 2015 年三跑道系統專訊第 6 期刊物:

^問：雙跑道系統的最高起降容量，究竟是每小時 68 抑或是 86 架次？

• 經海外知名空管專家反覆評估，並仔細審視地理限制、不同機種等多個因素，確定雙跑道系統的「最高飛機起降量為每小時 68 架次」，有關結論亦獲民航處核實。

^問：加建客運大樓設施便可解決機場容量問題？

• 機場容量的瓶頸是「跑道升降容量」，而非地面設施如客運大樓。現時機場每日平均處理約 1 100 班航班升降，十分接近雙跑道系統每日最高跑道處理容量 1 200 架次。單單靠加建客運大樓設施無助改善長遠機場容量問題。

• 機管局自 2011 年年底已展開中場範圍第一期發展工程，包括興建一座客運廊，每年可處理的額外客運量達 1 000 萬人次，並增建 20 個飛機停泊位，應付中短期的航空需求。

^問：「空牆」限制跑道容量？什麼因素決定跑道容量？

• 所謂「空牆」，並不是空中一道牆！其實是指「空域之間的分界」(或「空管移交點」)，航機須在指定的交接點及高度進入另一個空域，更安全及高效率下善用兩個繁忙相鄰空域的航空交通。這安排是世界各地其他繁忙機場的慣常做法，與跑道容量無關。

• 至於「跑道容量」則取決於飛機在跑道連接起降時飛機與飛機之間所需保持的距離及時間。此外，由於香港國際機場的跑道與「空管移交點」之間的距離為 10 分鐘的飛行時間間距，故此跑道不會因實施上述最低高度要求而受到影響。

原文連結

<https://heung730.wordpress.com/2015/10/20/2015-10-20%E6%97%A5%E8%AA%8C%E9%A6%99%E6%B8%AF%E6%80%A5%E6%96%BC%E8%88%88%E5%BB%BA%E4%B8%89%E8%B7%91%E5%97%8E/>

停車場

香港國際機場現共設有 6 座停車場，詳情如下：

停車場名稱	位置	附註
1 號停車場	一號客運大樓南面	露天停車場 只設時租
2 號停車場	二號客運大樓東面	露天停車場 提供長期停車位 東北面設有機場管理局及政府專用停車位 與已取消的 3 號停車場合併管理
3 號停車場	二號客運大樓東面	市區計程車及輕型貨車停車位
4 號停車場	一號客運大樓北面	多層停車場 設有電動車充電服務
航天城停車場	航展道南面、鄰近亞洲國際博覽館	露天停車場
南商用停車場	航膳區航膳東路	露天停車場

資料來源：網上維基

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%A9%9F%E5%A0%B4>

新能源車分成 3 大類，包括電動車、混能車及氫氣車。

參考資料

旅客統計數字-資料一線通

<https://data.gov.hk/tc-data/dataset/hk-censtatd-tablechart-visitor-statistics>

香港國際機場 2030 規劃大綱

http://www.threerunwaysystem.com/media/1426/mp2030_full_tc.pdf

3 跑道刊物

<http://www.threerunwaysystem.com/tc/Information/Publications.aspx>

東澳古道 - 閒遊東涌至大澳

<https://hkhiking.wordpress.com/2011/05/02/>

YouTube 新的瀝青混凝土: 桃園機場飛行日常-跑道及滑行道篇

Taoyuan Airport 發佈日期: 2016 年 4 月 17 日

<https://www.youtube.com/watch?v=LEFt6AFRe3A>

Google 網上地圖

<https://www.google.com.hk/maps>

有關初步酒店物業業權之資料: 政府租契及批地契約

http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2007/0319/01881/CWP146_c.pdf

宜必思香港中上環酒店(簡稱 IBIS)

<http://kevin0304.pixnet.net/blog/post/170281707>

富豪機場酒店 Regal Airport Hotel

<http://kevin0304.pixnet.net/blog/post/194857443-%5B%E9%A6%99%E6%B8%AF-%E4%BD%8F%E5%AE%BF%5D-regal-airport-hotel-%E5%AF%8C%E8%B1%AA%E6%A9%9F%E5%A0%B4%E9%85%92%E5%BA%97>

香港國際機場: 2016 年 11 月三跑道系統資料冊

http://www.threerunwaysystem.com/media/1687/3rs_infokit_tc_201611.pdf

香港國際機場: 2015 年三跑道系統專訊(第 6 期)刊物

<http://www.threerunwaysystem.com/media/1232/hkia3rs-2015issue06.pdf>

2015 年全年香港國際機場國際民航交通量確實統計數字

<https://www.hongkongairport.com/chi/pdf/business/statistics/2015c.pdf>

三跑其他刊物

<http://www.threerunwaysystem.com/tc/information/publications>

香港國際機場: 2015 年三跑道系統專訊(第 6 期)刊物

<http://info.threerunwaysystem.com/pdf/tc/hkia3rs-2015issue06.pdf>

2015-5-9 AM730

政府擬准許 1640 公頃範圍填海建第三跑道

<http://www.am730.com.hk/fresh/article/5202>

2015-5-11 經濟通 ETNET

機場二號樓或將配合三跑發展拆卸，建費 28 億僅用 12 年

http://www.etnet.com.hk/www/tc/funds/news_detail.php?newsid=ETN250511516

香港國際機場管理局年報 (2000 至 2015 年)

<http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/publication/annual-report/annual-rep-index.html>

730 建議_香港赤鱸角機場 4 跑

*為新建跑道

- 1) 新增地底車輛隧道: 由機場路(往機場方向)分叉點至機場行政大樓及新型多層停車場(位於航展道, 提供車輛充電/氣設備)
- 2) 拆除富豪機場酒店-私人泳池 1
- *3) 拆除 1.2.3.5 號停車場, 改建成跑道南路第 5 條跑道(*當 4 條跑道將飽和時擴建使用)
- 4) 拆除航天城高爾夫球場, 改建成新停機坪
- 5) 取消暢航路(橋上)、暢達路(橋下)及翔天路(包括翔天中路、翔天南路及翔天北路)、暢達路、暢達徑、暢順路、暢旺路、暢景路、暢匯路
- 6) 取消機場北交匯處及機場南交匯處
- 7) 取消南環路、駿坪路、駿裕路
- 8) 新增跑道南路至亞洲空運中心(2 號貨運站)路段
- 9) 取消赤鱸角南路至觀景路、過路灣路、駿群路
- 10) 取消旅遊巴士、往內地旅巴車場、4 號停車場
- 11) 取消的士車場
- *12) 取消博覽館貨車停泊處, 改建成北環路第 4 條跑道
- 13) 觀景山位置為 4 號客運大樓, 地面為新停機坪

https://heung730.files.wordpress.com/2016/11/e20151020_1.png

<https://heung730.files.wordpress.com/2016/11/2015c.png>

<https://heung730.files.wordpress.com/2016/11/2014c.png>

2016-11-29

730 建議_4 跑新位置_擴建赤鱸角南路至南環路_觀景山_取消 2 號客運大樓旁多個露天停車場/停泊區及哥爾夫球場_收窄太濶道路及太長落客區

機場 4 跑設計及興建與港珠澳大橋發展相配合, 提升基礎建設經濟/環保效益, 有利大珠江三角洲更緊密經貿合作, 機場作為國際中心樞紐, 空運鐵路及陸路發展互惠互利, 在興建 4 跑的同時, 發展東涌西站 - 逸東站及 3 至 5 號客運大樓連接屯門及迪士尼, 並作為北大嶼山公路後備交通道路。

4 跑新位置:

- 擴建南環路、北環路及赤鱸角南路, 並加潤南北跑道等, 改建成第 4 跑道/停機坪/客運大樓;
- 取消駿裕路及駿運路至赤鱸角南路;
- 觀景山用作停機坪, 興建地庫 3 層如下:
 - 第 1 層地庫(B1) “客運廊及貨運分流地(包括行李處理系統)”
 - 第 2 層地庫(B2) “4 號客運大樓”
 - 第 3 層地庫(B3) “4 號客運大樓站港鐵月台”

- 擴建2號客運大樓及興建新型停車場大樓(連落客位置及輕型貨車/市區的士停泊區): 將露天停車場及太濶道路收窄 (例如 6 條行車道收窄成 4 條、暢航路 3 條行車道收窄成 2 條、暢航路落客區太長改短及遷移至新型停車場大樓), 並減少大小"O"型迴旋處, 用作停機坪, 並興建新型停車場大樓, 附有充電/氣設備;

^取消的停車場鄰近 2 號客運大樓, 包括: 1,2,3,4 號停車場、航天城停車場、輕型貨車/市區的士停泊區

- 取消航天城雄雞哥爾夫球場, 用作停機坪;
- 博覽館貨車輪候區遷往***香港口岸新址附近**, 舊址用作興建 4 跑停機坪 (20 公頃的土地原用作屯門至赤鱸角連接路南面出入口, 當中預留部份土地改為興建多層貨車輪候大樓, 並安裝危險物品測偵器, 進行全車及人檢查)

^平面設計可參考及改良舊啟德機場

^^4 跑新位置臨近現有跑道南北路, 重疊空域問題不大, 較容易讓深圳接受三跑計劃, 根據 2004 至 2014 年資料, 按每年飛機升降量平均 5.24%增長率 2015 年 6950 萬人次/年及飛機升降量 409,255 架/年

#按香港國際機場 2015 年國際民航交通量確實統計數字飛機升降量全年 406,000 架, 增長率僅 3.84% 資料來源

<https://www.hongkongairport.com/chi/pdf/business/statistics/2015c.pdf>

, 本港機場尚有約 8 年 6 個月的時間才飽和, 需要重新再評估、研究及設計三跑位置, 待研究報告有結果才落實興建 備註: 2015 年資料來源: 香港國際機場新聞稿

https://www.hongkongairport.com/chi/media/press-releases/pr_1207.html

- 1) 提高機場保安, 將博覽館貨車輪候區遷往**香港口岸新址**, 20 公頃的土地原用作屯門至赤鱸角連接路南面出入口, 當中預留部份土地改為興建多層貨車輪候大樓, 並安裝危險物品測偵器, 進行全車及人檢查
- 2) 機場保安有限公司位置不變, 並配合 4 跑設計加強機場保安並安裝進場儀表導航系統, 讓飛機在惡劣天氣下亦能在 4 跑降落
- 3) 政府飛行服務隊大樓不變, 並配合 4 跑設計提供空間讓飛機升降
- 4) 觀景山(包括古窯公園及機場古物園)興建 4 號客運大樓站
- 5) 4 跑填海約 220 公頃, 減少約 2/3 面積(原本計劃 3 跑填海 650 公頃), 節省費用可發展興建港鐵東涌西站, 延伸屯門支線, 連接東涌站, 直達迪士尼站, 有助推廣本港旅遊業, 提高基建的經濟效益

2016 年 11 月 1 日, 根據維基最新資料如下:

三跑道系統

為了實踐三跑道系統發展方案, 整項工程需要填海約 650 公頃, 相當於現時半座香港國際機場的面積, 提出當年預算造價為 863 億港元 (至 2015 年 3 月, 最新估算為 1,415 億港元)。

***2016 年 11 月最新三跑興建項目及費用(港元, 按付款當日價格計算)如下:

- a) 拓地, 填海 650 公頃(相等於約半個赤鱸角機場面積) 473 億
- b) 飛行區設施及基礎建設 149 億
- c) 三跑道客運大樓 212 億
- d) 擴建 2 號客運大樓 156 億
- e) 旅客捷運系統 88 億
- f) 行李處理系統 63 億

- g) 設計及項目管理費用 103 億
h) 應急款項 171 億
總項目費用 1415 億
※ 三跑道系統興建費用集資方法如下
1. 向銀行借貸及發行債券
2. 保留機場營運溢利投入項目
3. 向離港(包括離境及過境/轉機)旅客徵收「機場建設費」,直至三跑道系統項目相關一切借貸悉數償還之前徵收「機場建設費」

***資料來源: 2016 年 11 月最新三跑道系統資料冊

http://www.threerunwaysystem.com/media/1687/3rs_infokit_tc_201611.pdf

三跑道系統發展方案內容包括

- (i) 興建全長 3.8 公里的第三條跑道;
- (ii) 滑行道系統;
- (iii) 100 座停機坪;
- (iv) 航空交通控制塔及可以連接 60 座登機橋的 Y 形客運廊;
- (v) 擴建行李處理系統;
- (vi) 延展香港國際機場旅客捷運系統;
- (vii) 改建二號客運大樓成為無人駕駛列車鐵路站等等;
- (viii) 當局亦考慮在填海範圍興建新的客運大樓, 並設立新的過關口岸;

2016 年 8 月 1 日第三條跑道工程啟動, 將會興建於現存的兩條跑道以北, 與現存的兩條跑道平行。發展三跑道系統, 將會需要進行以下工程:

- 在機場島以北開拓約 650 公頃的土地, 其中約 40%面積在污泥坑之上; (佔 389 億港元)
- 興建第三條跑道、相關滑行道系統與導航設備, 以及飛行區設施; (佔 75 億港元, 興建第三條跑道、兩條平行滑行道, 以及連接至客運廊及停機坪範圍的滑行道)
- 興建第三條跑道的停機坪及客運廊; (佔 140 億港元, 為第三條跑道興建 58 個客運停機位及客運廊)
- 擴建部分中場範圍貨運停機坪; (佔了 45 億港元, 在中場範圍興建 36 個遠方停機位, 擴建東面和西面行車隧道, 以及擴建客運廊)
- 客運廊的設計概念圖於 2013 年 12 月公布, 預算可以提供 106 個停機位。礙於工程所限, 行李處理大堂將會罕有地移師至停機坪的樓層, 使到客運廊的闊度至 90 米, 比較二號客運大樓倍增, 此舉可以闢設空中庭院予乘客, 成為世界上首座提供戶外候機空間的客運廊。
- 擴建二號客運大樓; (佔 86 億港元, 以提供出入境手續辦理設施)
- 擴建旅客捷運系統; (佔 42 億港元, 將第三條跑道的客運廊連接至二號客運大樓; 興建旅客捷運系統車廠以容納維修區、停放區及其他設施)
- 擴建行李處理系統; (佔 43 億港元, 安裝全新的高速行李處理系統, 以處理於第三條跑道降落的航班旅客行李)
- 改善客運及貨運範圍道路網絡, 以及增設公眾區交通設施, 包括興建停車場; (佔 42 億港元, 包括約 21 公里的道路及 4 公里的高架道路及坡道, 興建 4 座多層停車場, 提供共 6,500 個停車位)
- 在建議的擴建範圍興建一個廢水回收處理系統(每日處理量不多於 15,000 立方米);
- 按照需要更改興建海洋設施, 包括連接機場與機場範圍外燃油接收設施的水底航油管道和 11 千伏海底電纜、海上救援設施及導航設備;
- 因應第三條跑道而將機場島上設施更改興建、重新配置或及改善的任何工程。

機場三跑規劃維基原文連結

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%A9%9F%E5%A0%B42030%E8%A6%8F%E5%8A%83%E5%A4%A7%E7%B6%B1>

2015-10-20

730_昔日文章_香港急於興建三跑嗎？

剛離任的機管局主席黑社會大哥「羅」康瑞，任期 2014-15 年度（2014 年 6 月 1 日－2015 年 5 月 31 日）的機場管理局主席 1 年，不但令高鐵嚴重超支至少 200 億元，還計劃虛耗 1415 億港元（以付款當日計算）興建並不急用的第三跑道，準備向市場舉債 530 億元，並以不是公共開支逃避立法局審批財政撥款，理由是機管局建議的融資安排並不涉及稅收或公共開支，《基本法》第 73 條的規定立法會的職權包括批准稅收和公共開支並不適用。興建三跑計劃內容，需要拆除以 28 億元，使用僅 12 年興建的機場 2 號客運大樓。

機管局將透過運用內部資金、從市場借貸及用者收費（包括調整對航空公司的機場收費及向離境的本地和海外乘客徵收機場建設費）三管齊下共同承擔為三跑道系統計劃進行融資。有關的財務安排毋須政府撥款或注資，或為貸款提供擔保。企圖避開立法局議員審查和提問，通過財政撥款。

按照過去 10 年確實數據計算，平均每年的飛機升降量增長率為 5.24%，假設機場現狀和每年增長率 5.24% 不變，預測尚有約 9 年零 8 個月的時間，約 10 年時間，機場的雙跑道系統飛機升降量才達至飽和程度，即每小時最高 68 架飛機升降。現時 2014 年計，機場每小時升降量為 44.63 架，詳情參考照片統計數字。

填海建機場第三跑道的工程費達 1415 億港元（按付款當日價格計）工程費嚴重超支達 900 億元的高鐵還未竣工，香港有沒有興建機場第三跑道的迫切性？

機場管理局，每 5 年一次檢討及研究機場管理，最近的中期研究後，香港政府合共投資約 157 億港元，興建相關配套增加處理客運和貨運工程項目，每年可增加處理 1500 萬旅客，貨運量當中包括私營機構的參與，例如國泰航空和敦豪國際的投資。

2015 年完成增加處理 1000 萬人/年工程

2009 年完成增加處理 500 萬人/年工程

赤鱗角新機場設計每年可處理 8700 萬旅客和最終 900 萬公噸貨運量。根據 2014 年香港國際機場國際民航交通量確實統計數字，客運量達 6330 萬人次，總航空貨運量達 438 萬公噸。

香港國際機場擁有完善的貨運設施，每年能夠處理 300 萬噸的貨物，最終達至處理每年 900 萬公噸的目標。而這些貨運設施均以專營權或特許經營牌照方式批授予第三方服務商經營。現時機場設有兩層的貨運服務。

根據 2015 年三跑道系統專訊第 6 期刊物資料:

三跑道系統建築成本估算

工程項目及方案設計(億港元)

- (i) 拓地: 368 億
- (ii) 跑道及滑行道系統: 65 億
- (iii) 新跑道客運廊及停機坪: 168 億
- (iv) 擴建/改建二號客運大樓: 95 億
- (v) 旅客捷運系統: 61 億
- (vi) 行李處理系統: 45 億
- (vii) 道路網及交通設施: 43 億

工程總開支(按 2010 年價格計算) 845 億

工程總開支(按付款當日價格計算) 1415 億

以下 Q & A 節錄自香港機管局 2015 年三跑道系統專訊第 6 期刊物:

^問：雙跑道系統的最高起降容量，究竟是每小時 68 抑或是 86 架次？

• 經海外知名空管專家反覆評估，並仔細審視地理限制、不同機種等多個因素，確定雙跑道系統的「最高飛機起降量為每小時 68 架次」，有關結論亦獲民航處核實。

^問：加建客運大樓設施便可解決機場容量問題？

• 機場容量的瓶頸是「跑道升降容量」，而非地面設施如客運大樓。現時機場每日平均處理約 1 100 班航班升降，十分接近雙跑道系統每日最高跑道處理容量 1 200 架次。單單靠加建客運大樓設施無助改善長遠機場容量問題。

• 機管局自 2011 年年底已展開中場範圍第一期發展工程，包括興建一座客運廊，每年可處理的額外客運量達 1 000 萬人次，並增建 20 個飛機停泊位，應付中短期的航空需求。

^問：「空牆」限制跑道容量？什麼因素決定跑道容量？

• 所謂「空牆」，並不是空中一道牆！其實是指「空域之間的分界」（或「空管移交點」），航機須在指定的交接點及高度進入另一個空域，更安全及高效率下善用兩個繁忙相鄰空域的航空交通。這安排是世界各地其他繁忙機場的慣常做法，與跑道容量無關。

• 至於「跑道容量」則取決於飛機在跑道連接起降時飛機與飛機之間所需保持的距離及時間。此外，由於香港國際機場的跑道與「空管移交點」之間的距離為 10 分鐘的飛行時間間距，故此跑道不會因實施上述最低高度要求而受到影響。

原文連結

<https://heung730.wordpress.com/2015/10/20/2015-10-20%E6%97%A5%E8%A%A%8C%E9%A6%99%E6%B8%AF%E6%80%A5%E6%96%BC%E8%88%88%E5%BB%BA%E4%B8%89%E8%B7%91%E5%97%8E/>

參考資料:

730 四跑方案解釋圖



圖片下載網址 https://heung730.files.wordpress.com/2017/01/e20170101_3.jpg

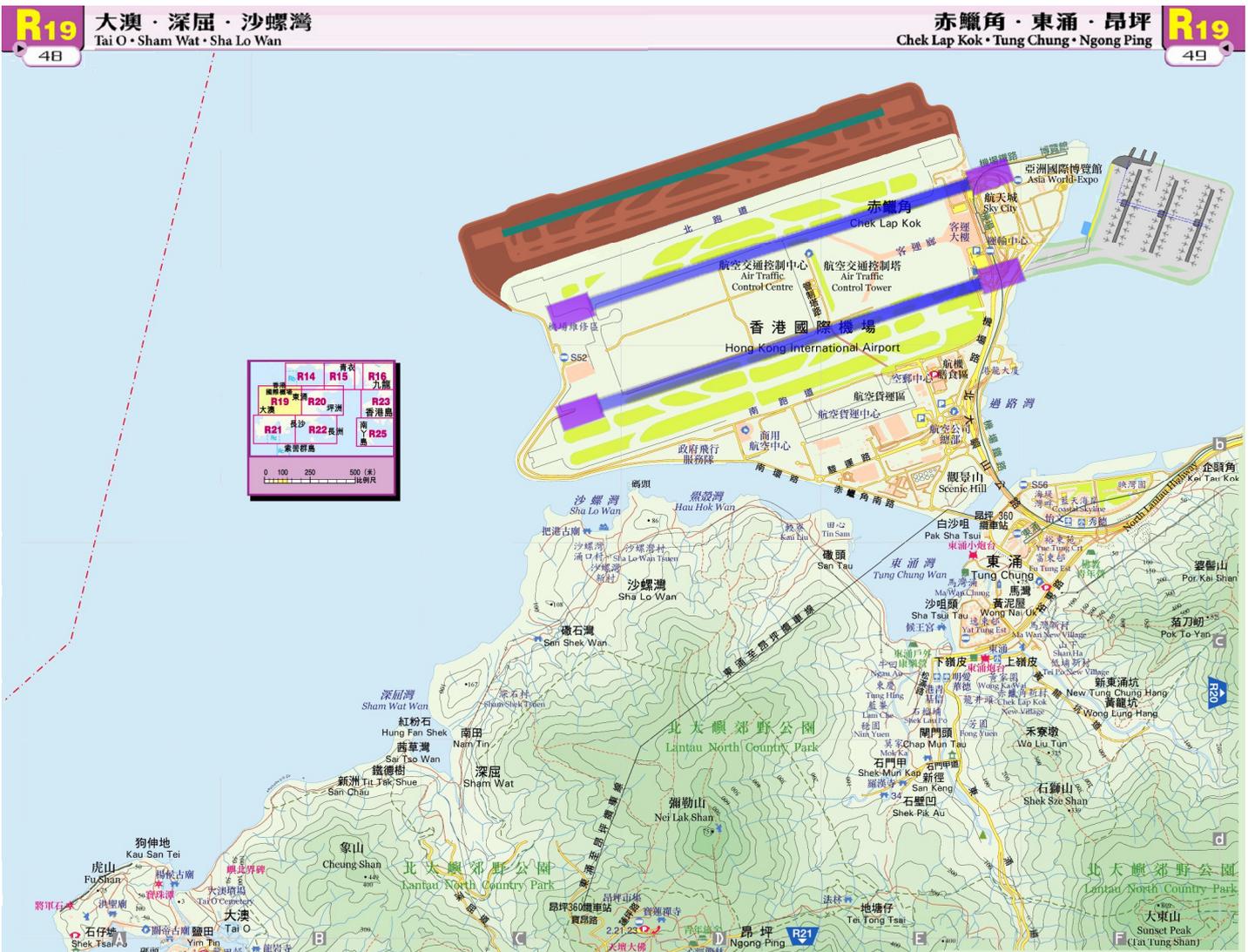


圖片下載網址 https://heung730.files.wordpress.com/2017/01/e20170101_1.jpg



圖片下載網址 https://heung730.files.wordpress.com/2017/01/e20170101_2.jpg

4跑方案



香港國際機場

<http://photo.wenweipo.com/2013/11/27/20131127jzh0019.jpg>

香港國際機場地圖高清版

<http://www.onegreen.net/maps/HTML/50780.html>

以下 Q & A 節錄自香港機管局 2015 年三跑道系統專訊第 6 期刊物:

^問：雙跑道系統的最高起降容量，究竟是每小時 68 抑或是 86 架次？

• 經海外知名空管專家反覆評估，並仔細審視地理限制、不同機種等多個因素，確定雙跑道系統的「最高飛機起降量為每小時 68 架次」，有關結論亦獲民航處核實。

^問：加建客運大樓設施便可解決機場容量問題？

• 機場容量的瓶頸是「跑道升降容量」，而非地面設施如客運大樓。現時機場每日平均處理約 1 100 班航班升降，十分接近雙跑道系統每日最高跑道處理容量 1 200 架次。單單靠加建客運大樓設施無助改善長遠機場容量問題。

• 機管局自 2011 年年底已展開中場範圍第一期發展工程，包括興建一座客運廊，每年可處理的額外客運量達 1 000 萬人次，並增建 20 個飛機停泊位，應付中短期的航空需求。

^問：「空牆」限制跑道容量？什麼因素決定跑道容量？

• 所謂「空牆」，並不是空中一道牆！其實是指「空域之間的分界」（或「空管移交點」），航機須在指定的交接點及高度進入另一個空域，更安全及高效率下善用兩個繁忙相鄰空域的航空交通。這安排是世界各地其他繁忙機場的慣常做法，與跑道容量無關。

• 至於「跑道容量」則取決於飛機在跑道連接起降時飛機與飛機之間所需保持的距離及時間。此外，由於香港國際機場的跑道與「空管移交點」之間的距離為 10 分鐘的飛行時間間距，故此跑道不會因實施上述最低高度要求而受到影響。

原文連結

<https://heung730.wordpress.com/2015/10/20/2015-10-20%E6%97%A5%E8%AA%8C%E9%A6%99%E6%B8%AF%E6%80%A5%E6%96%BC%E8%88%88%E5%BB%BA%E4%B8%89%E8%B7%91%E5%97%8E/>

信報 2012 年 5 月 11 日

標題: 給機管局的 8 條問題

致機管局行政總裁及董事會的 8 條問題：

一、在《香港國際機場 2030 規劃大綱》中，有多少土地可供商業及物流用途？這些土地可支持建設的總建築面積（GFA）是多少？

註：分別在 2001 年及 2006 年出版的《2020 規劃大綱》及《2025 規劃大綱》中，均指出有 57 公頃土地；這些以及其他文件（包括土地契約）指出有 2200 萬方呎的總建築面積劃分為此兩類用途。

二、閣下的《2030 規劃大綱》對比之前數份規劃大綱，有否刪減了供商業及物流用途的總建築面積（GFA）？如有刪減，董事會又是否知悉這個變更，及因而縮減了的土地商業價值？

三、在制訂《2030 規劃大綱》的過程中，有否估算過機管局先前構思的航天城（其概念與環球薈相近）所能產生的商業價值？如沒有的話，為何不進行估算？若果閣下的第三條跑道計劃使航天城的潛在商業價值受損害，那麼興建第三條跑道的實際總成本將遠遠不止閣下所指的 860 億元！

四、第三條跑道計劃中的詳細工程規劃

應該完全未開始。如現在開始切切實實地面對香港整體及機場本身的商務及營運需要而重新規

劃，作一個全盤最優化檢討，需花多少時間？由於環球薈計劃的 410 億元淨現值（香港黃金五十估計數字）能填補近一半的第三條跑道計劃成本（860 億元），這一點實在十分關鍵。

五、閣下對航天城計劃有何反對或保留？

在香港整體社會角度看來，似乎機管局能通過善用位於機場島北面的商業區，紓緩一些更逼切的社會需要（商業空間短缺），使機場能對社會作出更大貢獻。張仁良教授在 2010 年 12 月就航天城發展的研究中，利用了荷蘭阿姆斯特丹史基浦機場的例子說明了商業收入（非航天收入）對機場營運的重要性（史基浦機場達 77% 的營運收入為該等收入）。

閣下認為可從什麼途徑為第三條跑道的興建籌集資金？增加機場各項費用似乎並非可行方法（它們自 1998 年起已沒有加過）；相比之下，商業物業租賃則是一種在全球每個角落皆已被證明為行之有效的收入來源。其實閣下對航天城計劃有何保留，以至這項在先前兩份規劃大綱均佔顯著篇幅的大計，在《2030 規劃大綱》中竟消失得無影無蹤？

六、閣下就對香港機場物流服務的需求有何看法？閣下有否留意到近來的數字反映了機場貨運量在每年 450 萬噸水平左右，似乎已有見頂迹象（結構性頂峰）？閣下有否查閱廣東其他機場的預測數字？它們指出香港在區內航空貨運量的佔有率在近年已不斷下滑。

七、在上述情況下，閣下是否認為機管局應將其各項工作的重要性重新排序，把機場島北面的商業區的航天城列為最逼切的重點項目，並把第三條跑道計劃看待成一個仍在規劃中的長期項目，同時把工程計劃及工作時間表重新制訂，以反映這個新的大方向？

八、機管局的使命宣言與環球薈所能提供的元素完全融合，互相輝映。你對此分析有何見解？

<http://www.hkgolden50.org/report/hkej15.pdf>

香港國際機場國際民航交通量確實統計數字(2004 至 2015 年)

香港國際機場 國際民航交通量確實統計數字 二零零四年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3,050	2,414	2,823	3,094	2,823	3,090	3,437	3,506	3,042	3,350	3,165	3,347	37,142
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	80.5	90.4	100.4	94.6	98.6	98.9	100.4	92.8	101.6	103.1	99.0	105.0	1,165.3
(b) 裝貨量	116.5	132.5	169.5	153.8	147.3	149.7	156.7	161.7	176.7	193.4	196.5	174.4	1,928.6
(c) 合共	197.0	222.9	269.8	248.4	245.9	248.5	257.1	254.5	278.3	296.5	295.5	279.4	3,093.9
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	16.9	14.8	16.2	16.7	16.8	16.4	17.3	17.4	16.8	17.5	16.5	17.3	200.6
(b) 貨運	2.1	2.2	2.6	2.6	2.5	2.6	2.9	2.9	3.1	3.3	3.3	3.1	33.0
(c) 非收入用途	0.3	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3	0.2	0.3	0.2	0.3	0.4	0.4	3.7
(d) 合共	19.3	17.2	19.2	19.7	19.5	19.3	20.4	20.6	20.1	21.1	20.2	20.8	237.3

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、過境及轉機的旅客。
 (2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
 (3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零零五年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3027	3103	3316	3327	3313	3301	3789	3755	3301	3565	3360	3582	40,740
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	93	83	105	103	102	105	108	103	110	110	108	116	1,246
(b) 裝貨量	154	122	186	182	168	175	183	179	194	208	211	194	2,156
(c) 合共	247	205	291	285	271	280	290	282	303	318	319	310	3402
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	17	16	18	18	18	18	19	19	19	20	19	19	220
(b) 貨運	3.0	2.4	3.3	3.2	3.0	3.2	3.4	3.4	3.6	3.7	3.9	3.7	39.7
(c) 非收入用途	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	4.3
(d) 合共	20.3	19.1	21.3	21.3	21.7	21.3	22.7	23.0	22.6	23.7	22.9	23.5	263.5

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、過境及轉機的旅客。
(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零零六年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3502	3272	3533	3796	3545	3640	4112	4085	3525	3857	3667	3909	44443
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	98	94	113	107	106	108	109	105	114	113	115	118	1300
(b) 裝貨量	171	131	207	188	178	182	184	188	207	215	227	202	2280
(c) 合共	269	224	320	295	284	290	293	293	321	328	343	320	3580
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	19	18	19	20	20	19	20	20	19	20	19	20	232
(b) 貨運	3.4	2.7	3.8	3.5	3.4	3.5	3.5	3.7	3.8	3.9	4.2	3.9	43
(c) 非收入用途	0.4	0.3	0.4	0.4	0.3	0.4	0.3	0.3	0.4	0.5	0.5	0.5	5
(d) 合共	23.1	20.7	23.6	23.5	23.3	22.9	23.9	23.7	23.3	24.4	23.8	24.2	280

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、過境及轉機的旅客。
(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

**香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零零七年**

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3521	3629	3829	4036	3812	3895	4391	4422	3824	4123	4034	4268	47783
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	101	90	114	105	108	114	115	117	121	121	122	123	1352
(b) 裝貨量	170	145	189	193	186	191	199	207	221	232	242	215	2390
(c) 合共	271	235	303	298	294	305	315	323	343	353	364	338	3742
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	20	19	20	20	21	20	21	21	20	21	20	21	244
(b) 貨運	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	46
(c) 非收入用途	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
(d) 合共	24	22	24	24	25	24	25	26	25	26	25	26	295

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

**香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零零八年**

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3991	3890	4240	4055	4126	4088	4450	4186	3643	4062	3813	4041	48585
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	112	99	120	115	117	115	117	113	112	111	101	94	1327
(b) 裝貨量	183	147	214	205	197	197	201	198	206	209	194	150	2301
(c) 合共	295	246	334	320	314	312	317	311	318	320	296	243	3627
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	21	20	21	21	22	21	22	21	20	21	20	21	250
(b) 貨運	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	45
(c) 非收入用途	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6
(d) 合共	25	24	26	25	26	25	26	25	25	26	25	25	301

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零零九年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	4003	3354	3907	4221	3599	3316	4026	4303	3522	3909	3833	4175	46167
2. 貨物吞吐量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	80	83	102	100	102	105	114	113	111	117	114	121	1263
(b) 裝貨量	130	114	166	156	156	164	178	182	193	206	229	208	2084
(c) 合共	210	198	268	257	259	270	292	296	304	323	344	329	3347
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	21	18	20	21	20	18	20	20	19	20	19	20	236
(b) 貨運	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	39
(c) 非收入用途	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	5
(d) 合共	24	21	24	24	23	21	23	24	23	24	24	24	279

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物吞吐量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

**香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一零年**

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	3934	3922	4147	4150	4113	4183	4729	4697	4115	4360	4134	4440	50923
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	113	101	127	123	129	126	133	121	121	130	121	133	1479
(b) 裝貨量	187	156	220	230	237	222	230	225	225	242	246	228	2649
(c) 合共	301	257	347	353	366	347	363	346	346	373	367	361	4128
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	20	19	20	20	20	20	22	22	21	22	21	22	249
(b) 貨運	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	51
(c) 非收入用途	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	6
(d) 合共	23	22	24	25	25	25	27	27	26	27	27	28	307

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

**香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一一年**

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	4329	3999	4247	4506	4351	4419	5000	5000	4340	4615	4327	4770	53904
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	124	102	134	120	120	118	125	116	117	119	118	129	1442
(b) 裝貨量	209	140	236	209	209	203	216	202	208	223	224	216	2496
(c) 合共	333	242	369	330	329	321	340	318	325	342	342	346	3938
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	23	21	23	23	23	22	24	24	23	24	23	24	274
(b) 貨運	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	51
(c) 非收入用途	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8
(d) 合共	27	24	28	28	28	27	29	29	28	29	28	29	334

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一二年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	4877	4077	4632	4858	4527	4660	5024	5192	4392	4702	4571	4954	56467
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	103	112	129	115	120	126	126	119	125	124	127	136	1463
(b) 裝貨量	172	173	240	212	213	208	208	209	221	222	247	236	2562
(c) 合共	276	286	368	327	333	334	335	328	347	346	374	372	4025
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	25	22	24	24	24	24	25	25	24	25	24	26	291
(b) 貨運	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	51
(c) 非收入用途	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
(d) 合共	29	27	30	29	29	28	30	30	29	30	30	31	352

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一三年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	4626	4667	5001	4911	4713	5014	5408	5606	4805	5020	4881	5250	59903
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	124	101	131	119	123	123	123	121	124	127	135	137	1488
(b) 裝貨量	211	150	228	222	216	214	219	215	222	240	264	238	2639
(c) 合共	334	250	360	342	339	336	342	336	346	367	399	375	4127
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	25	24	25	25	26	26	27	27	25	27	26	27	311
(b) 貨運	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	52
(c) 非收入用途	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
(d) 合共	30	28	31	31	31	31	32	32	30	32	32	33	372

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一四年

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	*十二月	*合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	5138	4763	5149	5376	5135	5197	5603	5791	5035	5368	5142	5645	63343
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	124	107	143	129	133	131	135	132	132	135	142	141	1585
(b) 裝貨量	227	140	254	233	234	230	236	233	232	249	278	246	2791
(c) 合共	350	247	397	362	367	361	370	365	364	384	420	387	4376
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	27	25	27	27	27	26	28	28	27	28	27	29	326
(b) 貨運	4	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	54
(c) 非收入用途	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
(d) 合共	33	29	32	33	33	32	33	34	32	34	33	34	391

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。
* 臨時統計數字

**香港國際機場
國際民航交通量確實統計數字
二零一五年**

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	合共
1. 旅客人數 (千人次) ⁽¹⁾													
合共	5228	5423	5734	5827	5753	5568	5951	6300	5346	5778	5594	5995	68496
2. 貨物輸送量 (千公噸) ⁽²⁾													
(a) 卸貨量	135	115	145	129	134	130	132	129	130	139	135	143	1596
(b) 裝貨量	221	188	219	232	232	220	230	232	237	253	272	248	2784
(c) 合共	356	303	364	361	366	349	363	361	368	392	407	391	4380
3. 飛機起降 (千架次) ⁽³⁾													
(a) 客運	28	27	29	28	29	28	29	30	28	29	28	30	342
(b) 貨運	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	5	5	54
(c) 非收入用途	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
(d) 合共	33	31	34	34	34	33	34	35	33	35	34	35	406

備註

- (1) 總旅客量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。
(2) 貨物輸送量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。
(3) 「飛機起降架次」包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

2004至2014年 香港國際機場飛機升降容量

資料來源: 香港國際機場國際民航交通量確實統計數字

	升降量/年	升降量/日	升降量/小時 (to 2 d.p.)	升降量/小時 (to 1 d.p.)	機場每小時 最高升降量	增長率/年
2014	391,000	1071.23	44.63	44.6	68	5.11%
2013	372,000	1019.18	42.47	42.5	68	5.68%
2012	352,000	964.38	40.18	40.2	68	5.39%
2011	334,000	915.07	38.13	38.1	68	8.79%
2010	307,000	841.10	35.05	35.0	68	10.04%
2009	279,000	764.38	31.85	31.8	68	-7.31%
2008	301,000	824.66	34.36	34.4	68	2.03%
2007	295,000	808.22	33.68	33.7	68	5.36%
2006	280,000	767.12	31.96	32.0	68	6.26%
2005	263,500	721.92	30.08	30.1	68	11.04%
2004	237,300	650.14	27.09	27.1	68	N.A.
平均值	341,180	934.74	38.95	38.9	平均增長率	5.24%

備註: 「飛機起降架次」 包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

^ 假設機場現狀和每年增長率5.24%不變, 預測尚有約9年零8個月的時間, 約10年時間, 機場的升降容量才達至飽和程度

圖片連結 https://heung730.files.wordpress.com/2016/11/e20151020_1.png