



香港再出發

HONG KONG COALITION

# 香港國際航空樞紐 發展策略

2024年5月

## 目錄

研究背景.....	1
一· 提升航空政策戰略地位，增強香港在航空市場的競爭力 .....	3
二· 把握全球轉口貿易新機遇.....	6
三· 充分發揮大灣區及內地廣闊經濟腹地作用 .....	8
四· 加強香港飛機租賃融資業務.....	10
五· 聚焦航空前沿科技，建立航空科技研發基地 .....	12
鳴謝.....	14

## 研究背景

香港是一個小型而開放的經濟體，商業活動非常依賴對外的聯繫，因此，航空業對香港聯繫國際的貢獻重大。《基本法》賦予香港特區政府發展航空業的責任和使命，以確保香港經濟和繁榮建立在穩固的國際網絡基礎之上。《基本法》規定「香港特別行政區政府應提供條件和採取措施，以保持香港的國際和區域航空中心的地位」，更授予香港談判和簽訂新民航協定的自主權。國家《十四五規劃綱要》也再次強調支持香港提升國際航空樞紐地位。

香港位於亞洲要衝，北連中國大陸，南鄰東南亞，東瀕太平洋，西通印度洋，四小時飛行航程可達亞太區主要市場，五小時飛行航程範圍可覆蓋全球逾半數人口。優越的地理位置為香港國際機場成為亞洲乃至全球最繁忙的航空樞紐之一創造了良好條件。多年來，憑藉香港國際機場的便利地位，完善支援設施和高效管理，香港國際機場屢獲殊榮，累積獲得超過 80 個全球最佳機場獎項。

根據香港機場管理局（機管局）的數據，香港國際機場在 2023 年的客運量為 4,000 萬人次，飛機起降量達 276,000 架次，較 2022 年分別躍升約 600%和 100%；貨運量亦按年上升 3.2%至 430 萬公噸。儘管受整體經濟環境影響，貨運量仍未達到疫前水平，香港國際機場在 2023 年再度獲選為全球最繁忙貨運機場。

與此同時，香港機場積極推動自身設施提升，不斷努力為社會經濟發展作出新貢獻。作為近年香港最大型的基建項目，造價 1,415 億港元的機場三跑道系統預計在年底正式落成，機場容量將逐步增加至每年處理 1.2 億人次旅客和 1,000 萬公噸貨物。機場三跑系統施工期長達八年，克服了一系列前所未見的挑戰，包括以嶄新的更符合環保原則的填海方法拓地約 650 公頃。機管局預測到 2030 年，三跑道系統下的香港機場能夠為香港帶來的直接和間接經濟利益達到 1,800 億。

目前，香港國際機場機場還在致力實現由「城市機場」邁向「機場城市」的願景，建成連結香港與大灣區的商業和旅遊地標。為此而建的綜合

發展項目 SKYCITY 航天城佔地超過 25 公頃，包括亞洲國際博覽館（亞博館）第二期擴建計劃，增設展覽空間和全港最大、可容納 20,000 名觀眾的室內表演場地。機管局亦計劃興建「機場東涌專道」，乘客可乘坐「航天走廊」的無人駕駛車輛往來 SKYCITY 航天城和港珠澳大橋香港口岸人工島，該運輸系統未來將伸延至東涌市中心。

此外，香港國際機場高度重視可持續發展，正努力實現於 2050 年年底前達到淨零碳排放的目標，積極與機場業務夥伴成立高層工作小組，探討環保方面的主要挑戰及最佳實務，推廣新減碳措施。同時，香港國際機場綠色創新基金亦協助業務夥伴試行減碳技術。

香港在建設一流國際機場之外也非常重視航空相關產業的發展，在飛機租賃融資和航空前沿科技領域都有良好表現。2024 年 2 月，立法會三讀通過《2023 年稅務（修訂）（飛機租賃稅務寬減）條例》，特區政府也在積極落實包括向飛機出租商購買飛機所招致的開支提供扣稅優惠等在內的五項優化措施，吸引更多飛機租賃公司落戶。預計引入優化措施後，香港在未來 20 年間，會有共約 3,100 架飛機經香港平臺出租，創造 21,000 個就業職位，累積增加本地生產總值超過 4,000 億元。在航空科技領域，香港理工大學扮演著極為重要的角色，旗下的航空相關實驗室及研究中心為香港在飛機保養維修、航空材料與結構、空氣動力學等領域取得優勢作出了積極貢獻。總體而言，香港國際航空樞紐正處於蓬勃發展的新時代。

然而，隨著全球經濟不確定性提高，加上中美關係緊張和地緣政治的影響，區域內的貿易通道轉移，香港的傳統優勢被削弱。同時，周邊城市的製造業、旅遊業及航空業相繼崛起，香港的競爭優勢面臨壓力，為香港帶來不容忽視的挑戰。香港有必要在此背景下審視航空業發展現狀，並探索實施新的政策以鞏固和提升香港國際航空樞紐地位。本報告共五部分：

- 一． 提升航空政策戰略地位，增強香港在航空市場的競爭力
- 二． 把握全球轉口貿易新機遇
- 三． 充分發揮大灣區及內地廣闊經濟腹地作用
- 四． 加強香港飛機租賃融資業務
- 五． 聚焦航空前沿科技，建立航空科技研發基地

## 一．提升航空政策戰略地位，增強香港在航空市場的競爭力

航空業在當今世界具有非凡的經濟和社會價值，它不僅極大程度上提高了世界範圍內的交通連通性，還促進了旅遊、貿易和文化交流的發展，也能夠創造大量就業崗位，帶動經濟增長。從全球範圍看，它創造了 1,130 萬個直接就業機會，為 8,770 萬個職位提供直接或間接支持，貢獻了 3.5 萬億美元的 GDP（相當於全球第 17 大經濟體）<sup>1</sup>。從香港視角看，航空業同樣具有極其重要的意義。國際航空運輸協會的報告顯示，疫情前航空業支持香港近 33 萬個就業崗位（其中包括 8.8 萬個直接就業機會），直接間接貢獻 GDP 合計 330 億美元，約佔香港 GDP 的 10%<sup>2</sup>。

然而由於三年疫情肆虐，香港航空業受到了巨大衝擊，疫後其復甦進程也並未如預期般順利，反而在國際國內的加劇競爭中面臨許多問題與挑戰。第一是航空政策的戰略重要性未充分體現。目前，香港航空業管理及相關政策制定主要聚焦在交通運輸層面，而可能忽略從航空業與經濟發展的高層次視角制定政策。實際上航空政策深入影響國際貿易、會展業、旅遊業等產業發展，也關乎香港的國際形象、競爭力和區域經濟合作。因此，香港需要制定一套宏觀、長遠和具前瞻性的航空政策。

第二是國際航空樞紐競爭日趨激烈。從亞洲主要機場國際客運量近十年的對比看，在 2010 年，香港以近 5,000 萬國際客運量在區內領先，但自 2016 年後，香港機場的跑道容量漸趨飽和，相對中東及亞洲樞紐像杜拜、杜哈、伊斯坦布爾、仁川和曼谷等有力競爭對手，增長速度較慢。到 2019 年，杜拜國際客流量已超過 8,500 萬人次，香港、仁川、新加坡三地機場的國際客流量也在 7,000 萬人次上下，形成多足鼎立的激烈競爭態勢。隨

---

<sup>1</sup> ATAG (2021), *Supporting economic & social development*, 網頁：<https://atag.org/industry-topics/supporting-economic-social-development>。最後瀏覽日期：2024 年 3 月 11 日。

<sup>2</sup> 直接間接貢獻 GDP 合計約 330 億美元，包括(1)航空業直接貢獻 104 億美元，(2) 相關供應鏈直接貢獻 69 億美元，(3)提供直接就業職位貢獻 26 億美元，和(4)海外旅客間接貢獻 130 億美元。數據來源：IATA (2019), *THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO HONG KONG (SAR), CHINA*, 網頁：<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/hong-kong--value-of-aviation>。最後瀏覽日期：2024 年 3 月 11 日。

著香港機場三跑道系統將於今年末啟用，香港機場的發展潛能將可得到更大程度的釋放。

第三是大灣區內地城市機場同質化競爭加劇。國家《十四五規劃綱要》中明確提出了鞏固提升香港國際航空樞紐地位，但國家民航局印發的《十四五民用航空發展規劃》也點明要加快廣州和深圳機場國際航空樞紐建設，提升貨運樞紐功能。這意味著三個機場的定位都著眼於國際航空樞紐。而由於三地機場都面對大灣區這一共同腹地，機場間不可避免地會在客貨運上出現同質化競爭。特別是未來隨著廣州機場第四、第五跑道以及深圳機場第三跑道相繼落成啟用，將會對香港機場的樞紐地位構成進一步衝擊。

第四是市場參與主體不足，運力提升遭遇瓶頸。2023 年底香港機場單月實際營運的航司數量較 2019 年底減少。由於部分航司在疫情期間轉飛替代香港的機場，形成了新的路徑依賴，加上香港在疫情後市場開放較遲，航權政策不及區域內其他競爭地區進取，相關航司的潛在發展機會受限，客觀上加大了客運復甦壓力。

第五是航空業人手疫情期間嚴重流失，疫後各地爭奪人才，復職人數不如理想，影響航班供應，業界估計目前航空業仍需增加兩萬名員工才能滿足營運需求。當機場三跑道系統完全啟用時，估計人手短缺將進一步加劇。

基於航空業對經濟社會發展的重要意義及當前出現的問題與挑戰，香港有必要及時優化航空政策，具體而言可以從以下方面入手。

一是提升航空政策重要性及其戰略地位。建議香港特區政府設立高層次的「航空發展專責小組」，結合經濟發展的相關政策從宏觀視角來謀劃航空業政策。如今世界各國普遍將航空政策與經濟發展、人文交流等方面的政策結合制定，甚至在雙邊或多邊政府談判時作為「一攬子協定」中的重要部分。例如，2023 年 4 月法國總統馬克龍帶團出訪中國時，團隊成員包括了航空業代表，並且在整體談判中結合了貿易、旅遊、航空等多方面元素；2023 年 11 月中美兩國元首在三藩市會晤，核心談判成果就包括「進一步大幅增加航班」。另外，東盟和歐盟及其成員國在 2021 年 10 月簽署

了全球首個跨地域的經濟體與經濟體之間的航空運輸協議，《東盟—歐盟全面航空運輸協定》，可替代 140 多個雙邊航空服務協定，對於增進成員國之間的互聯互通大有裨益。

二是全面提升香港國際航線的競爭力，為航空客貨運使用者提供更多樣的選擇以應對國內和國際競爭。未來有必要不斷提高旅客的航線選擇權，滿足日益多樣的國際出行需要。同時應考慮增加具有價格差異的航空產品，充分吸引不同類型的消費者選擇香港機場，並利用競爭實現價格和服務的雙重優化。為此，可以對有意願來港建設亞太樞紐的國際航司輔以特殊政策支持，同時在第三跑道新容量的支撐下，有必要策略性地適度推進各類客貨運航權開放，增加雙邊航空協定和多邊民航協定的簽署。

此外，建議政府可以放寬航空業輸入勞工計劃的要求，例如考慮到航空業培訓的專業性，廣泛納入國際上知名的航空專業培訓學院到學歷／專業資格要求的指定院校名單內。其次，建議積極推動外來航空從業人員與本港的執業資格標準互通，避免因認證標準銜接不暢產生額外成本。最後，增加工作簽證的彈性，例如見習機師來港受訓的簽證由現時的 12 個延長至培訓課程所需的 14 個月，以及開放給予沒有相關飛機維修經驗資格的人士申請來港入職，接受由企業提供的相關培訓，填補機場職位空缺。

## 二·把握全球轉口貿易新機遇

香港國際機場自 1996 年起成為全球最繁忙的國際貨運機場，在國際航空貨運量的領先優勢十分明顯，在亞太區內更是獨佔鰲頭。轉運運力效率高、併貨能力強和國際航班網絡廣是香港國際航空貨運領先的重要支撐。

隨著國際政經形勢變化，香港航空貨運面臨新的挑戰和機遇。第一，「中國加一／加 N」導致貿易通道轉移，香港傳統優勢被削弱，轉運地位受到影響。第二，全球進入電商時代，區域內機場競爭華南地區製造業的空運出口貨源，尤其深圳作為跨境電商企業重鎮，進出口量高速增長，使香港在吸納貨源中承受更大壓力。

面對國際貿易形勢的改變和大灣區各機場國際空運網絡持續擴張的威脅，香港國際機場近年積極推展多項具策略性的新設施發展。DHL 中亞區樞紐中心已完成擴建並投入運作，由菜鳥網絡牽頭專為電子商貿新設的高端物流中心亦已於 2023 年竣工；香港國際機場亦與 UPS 達成協議，發展新樞紐中心，以進一步提升其作為全球航空貨運及電子商貿訂單履行樞紐的領先地位。為鞏固香港作為大灣區連繫世界的雙門戶角色，香港國際機場推動全球首個直達機場空側的海空聯運項目，與東莞港務集團成立合資公司，發展「香港國際機場物流園」，其先導計劃已於 2023 年展開。此外，香港國際機場是全球第一個已取得全數四項國際航空運輸協會就處理醫藥品、鮮活貨物、活生動物及鋰電池方面運輸認證的機場。

這些新設施將有效保障香港機場未來中期的航空貨運發展。但是，面對強勁的區內競爭，香港必須穩中求進，在現有的基礎上更高層次的統籌航運和貿易相關政策，避免政策疊加造成的合成謬誤，同時探索活用自由港優勢，優化香港航空中轉運輸流程。

建議香港未來要進一步擴大航空運輸網絡連接性，有必要加快與「一帶一路」國家簽訂更多雙邊航空協議，亦要審視已簽署之協議的條款，擴大協議允許的航空服務範圍。積極利用「一帶一路」空中絲綢之路倡議，爭取早日加入 RCEP、TPP 等區域經濟關係協議，增加遠距進出口貨源和

目的地。

建議檢視《進出口條例》，優化其中轉運相關的條款，特別是第 60G 章《進出口(戰略物品)規例》規定進口和出口「受管制的戰略物品」需要準備許可證，增加了中轉貨物在本港轉運的成本，例如高科技通訊器材等產品。在轉運加工方面現行的流程也存在不便，例如貨物需要在香港拆併或重新包裝，除了需要申請「中轉確認書」外，亦需要預約香港海關到現場監管拆併或重新包裝的過程。任何在香港進行過「加工」作業的貨品（例如海鮮）都被視為先進口再出口的貨物，須向漁農自然護理署/食物環境衛生署及香港海關報備進出口文件。建議修例放寬轉運加工的限制，允許貨件由內地經香港向外轉運途中在香港本地進行低程度的加工。此外，其餘一些必要的清關程序應儘快電子化以提高通關效率並減低成本。

建議特區政府與內地相關部門探討就經香港進口內地貨物的關稅給予優惠稅率。建議參考國務院印發的《海南自由貿易港建設總體方案》<sup>3</sup>和《橫琴粵澳深度合作區發展促進條例》<sup>4</sup>中有關進口貨物稅收的規定，有條件地對進口貨物免征進口關稅，同時研究制訂經香港進口內地寬減關稅的貨物目錄，目錄外貨物進入內地免徵進口關稅。

---

<sup>3</sup> 《海南自由貿易港建設總體方案》第二條「...對鼓勵類產業企業生產的不含進口料件或含進口料件在海南自貿港加工增值達到或者超過 30%的貨物，經“二線”通道進入內地按照國家規定免征進口關稅...」，「制定海南自由貿易港進口征稅商品目錄，目錄外貨物進入自貿港免徵進口關稅。以聯運提單付運的轉運貨物不徵稅、不檢驗...」

<sup>4</sup> 《橫琴粵澳深度合作區發展促進條例》第四十九條「對合作區內企業生產的不含進口料件或含進口料件在合作區加工增值達到或者超過 30%的貨物，經“二線”通道進入內地按照國家規定免征進口關稅。」

### 三·充分發揮大灣區及內地廣闊經濟腹地作用

香港國際機場相較其他國際競爭對手的一個特殊優勢就是擁有龐大的經濟腹地，其中不僅包括粵港澳大灣區和兩廣所處的華南地區，甚至還可以依靠高速鐵路網絡進一步延伸至華東、華中以及西南地區的部分省份。粵港澳大灣區人口近 8,700 萬，超過德國全國人口；經濟總量約 1.8 萬億美元，超過澳洲；人均 GDP 超過 2 萬美元，邁過發達國家門檻。龐大的人口基數、發達的經濟水平以及頻繁的商貿活動，這些都為大灣區的企業和居民參與國際貿易和國際旅行提供了堅實基礎，培育出繁榮的國際航空市場需求。此外，隨著內地經濟水平整體持續提升，未來在大灣區之外也將有更多的內地居民具備國際旅行的經濟實力，對國際航空產生更大需求。

香港國際機場早於多年前已積極推出不同項目，致力成為粵港澳大灣區的主要多式聯運樞紐。自 2003 年起，海天客運碼頭及相關跨境快船服務啟用；香港國際機場與珠海市人民政府於 2006 年成立合資公司，共同管理珠海機場，並在近年開通「經珠港飛」客運中轉服務。與此同時，旅客亦可使用航天跨境轎車和客車服務，並在大灣區的城市候機樓預辦登機服務。隨著港珠澳大橋及西九龍高鐵站相繼落成，香港國際機場也會延伸預辦登機服務至大灣區高鐵站。此外，在「粵車南下」的新措施推動下，香港國際機場將於 2024 年底推出大型自動化停車場項目，提供泊位予轉機及訪港旅客使用。

目前，香港機場在國際航線方面較內地機場有明顯優勢，要充份發揮這優勢，及其對大灣區龐大經濟腹地的國際航空價值，在跨境通關方面，可以在現有管理安排的基礎上大幅優化並改善內地與香港機場的交通通達度，推動香港機場對經濟腹地客貨的吸引力提升。

建議特區政府與內地政府合作推動跨境通關模式優化：包括加快推進所有香港與內地的陸路口岸實施「合作查驗，一次放行」；對經陸路口岸到香港機場進行國際飛行的內地旅客，免檢入境所需的港澳通行證並提供專門接駁巴士；協調香港與內地的海關、移民與檢疫部門工作時間安排，增加實施 24 小時通關的跨境口岸；推動與內地海關合作，貨物跨境實施互通

信息，互相認證，一檢通關<sup>5</sup>；優化現有跨境貨車政策，推進牌照、司機保險、執業資格等「軟」配套的互認互通，和考慮更廣泛應用電子鎖監管跨境貨車，降低時間成本。

建議全方位提升香港機場與大灣區及內地經濟腹地的交通通達性：包括積極推進「空鐵聯運」，改善西九龍高鐵站與香港機場的連通性，優化設置西九龍高鐵站專屬值機托運服務櫃台；提前謀劃利用好港深西部鐵路，研究在欣澳站設置一條接駁線連接機場快線鐵路，實現深港機場間的鐵路連通；提供政策幫助提高東莞物流園容量，拓展貨源收集的廣度和深度；幫助優化客運碼頭「海天聯運」模式；最大化利用港珠澳大橋，提供政策幫助香港機場更佳的結合珠海機場功能發展對內陸城市的國際生鮮空運服務。

---

<sup>5</sup> 只需港方或內地方一方檢查通關。無需港方和內地方雙重檢查。

## 四·加強香港飛機租賃融資業務

香港政府在 2016 年提出發展香港成為航空融資中心。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提倡依託香港金融和物流優勢，發展高增值貨運、飛機租賃和航空融資業務等。飛機租賃業要求高度的財務靈活性，而稅務優惠往往發揮關鍵作用。香港政府近期已修訂稅務條例，實施新的飛機租賃稅務寬減，飛機租賃商實際應賦稅為 0%，體現了特區政府鼓勵飛機租賃業務發展的決心。通過比較香港和愛爾蘭、新加坡的差異以及對飛機租賃市場的分析，發現三地除了在利得稅率和資產折舊稅收處理方法上有差異，香港在與其他司法管轄區簽訂防止雙重課稅協定的數量較少：愛爾蘭 76 個，新加坡 97 個，香港 46 個，中國內地 112 個。現時，在香港註冊的飛機只有 100 多架，在全球飛機租賃市場所佔份額極微。

在香港設飛機租賃業務是進入內地市場的最佳門戶。中國是全球最大的航空公司租賃市場，香港可以為租賃商提供一個平衡政治和經濟風險的選項；在地緣政治和衝突的影響下，租賃商的經營風險增加，把飛機註冊在香港，不但兼顧國際標準的法律和稅制，而且可以滿足租賃商進入內地市場的需要。另外，飛機租賃商進入內地市場，內地就飛機租賃的租金收取預提所得稅，香港與內地的預提所得稅稅率是 5%，其他主要飛機租賃中心與內地的稅率為 6%。另一方面，有別於已飽和的西方國家市場，「一帶一路」倡議帶動更多發展中國家的航空需求，而中國內地的航空公司在相關建設中的角色日益重要。在我國提倡打造金融強國的背景下，香港有條件開拓「一帶一路」沿線國家飛機租賃板塊。

建議香港未來進一步制定相關政策促進飛機租賃業務發展：不斷優化飛機租賃稅務優惠；加快與更多國家或地區簽訂避免雙重課稅協定；盡快加入《開普敦公約》，保障租賃公司和產權人的利益。在金融方面，探索飛機資產證券化，批准飛機資產證券化產品以投資信託基金形式上市，並參照房地產投資信託（REITs）普及相關產品吸引更多機構及個人投資者參與。鼓勵香港投資管理有限公司象徵性投資飛機租賃業具有潛力的公司和項目，以展現政府對飛機租賃板塊前景的信心並且願意提供實質支援，鼓勵

更多資本進入香港發展飛機租賃及融資業務。

同時，把握國產大飛機 C919 進入全球民航市場契機，加強與內地航空公司和中國商飛的合作，善用香港平台配合國產飛機向世界銷售。一方面，配合「一帶一路」建設和飛機需求，發揮香港專業服務對接國際的優勢，開拓國產飛機「走出去」的租賃業務。另一方面，隨著國產大飛機面向國際市場，香港更可定位為國產大飛機物流中心，整合零部件物流，助力國產大飛機在國際尤其是亞太地區和「一帶一路」地區營運。

## 五· 聚焦航空前沿科技，建立航空科技研發基地

航空業的核心驅動力是技術創新，航空科技的不斷進步和顛覆性的創新科技可能會在一夜之間改變全球航空業的營運模式。迄今為止的傳統模式可能面臨新興技術如機械人、可持續航空燃料（包括生物燃料）以及超音速技術等的衝擊。無人駕駛飛行器、電動垂直升降飛行器（eVTOLs）、人工智能在飛機維修領域的應用等，可能在可預見的未來大規模應用。科技創新將徹底革新航空價值鏈，面對人手短缺和成本壓力的挑戰，航空業必須開闊心態，把握新技術帶來的機遇及應對隨之而來的變革。

事實上，香港在航空科技領域已具備一定基礎。舉例來說，自 2012 年以來，香港理工大學與波音公司聯合成立的航空服務研究中心（ASRC），與創始成員香港飛機工程有限公司(HAECO)和香港航空發動機維修服務有限公司(HAESL)在區內進行合作研究，一直致力於航空設備管理及維修的研發的服務技術。同時，香港理工大學與中國商飛亦簽署了合作備忘錄，在人工智能、大數據和新材料等領域深化民用航空科研合作。隨著特區政府把科技創新提升為未來經濟發展新動力，促進航空科技領域的發展將具有重要意義，有利於香港迎接新的發展機遇。

公共財政的支持對推動航空科技研究、創造高質就業機會和吸引專才都具有關鍵作用。目前，香港尚未有航空科技專門的資助計劃。創新科技署的創新科技基金設有多個子資助計劃，然而不論是「科技領域」或是「行業分類」均未將航空業納入選項，而最接近的選項是「交通」。運輸及物流局近期推出的「航空業推廣活動資助計劃」，其重點亦不在於航空科技這一領域。因此，目前香港在資助體系層面對航空科研支持尚不夠完善。

第一，建議在資助方面為航空科研項目提供長期穩定資助，將 ASRC 納入為「創新及科技支援計劃（平台及種子）」的「指定研發機構」，從而獲得更高的「種子項目最高資助額」<sup>6</sup>，其次是明確將航空業納入資助申請

---

<sup>6</sup> 由研發中心進行的項目為港幣 280 萬元；而其他申請機構則為港幣 140 萬元。

的「科技領域」和「行業分類」內。同時盡力加快資助申請的審批時間，有助研究機構與行業伙伴縮短項目周期。亦可以參考國際案例，設立長期資助航空科技研發的公私營合作機制，提升政產學研合作效率，預判新興航空科技帶來的影響，加強政策前瞻性，為新興科技留出發展空間。

第二，隨著國家著力發展低空經濟的步伐加快，建議積極研究設立無人駕駛飛行器、eVTOLs 的飛行試點，並將香港納入國家的低空經濟網絡。為此，可以考慮開放深圳灣連接香港指定口岸，作為無人駕駛飛行器、eVTOL 跨境試點，既可促進兩地的跨境商務活動，也可開拓新航空領域。另外，可以探索以與旅遊業結合為基調，將無人駕駛飛行器、eVTOLs 納入本地旅遊業發展計劃，在香港市區範圍內多設昇降點，讓遊客靈活選舉飛行路線，例如可以普及化維港景區飛行。

第三，建議依托本地高校航空科技研究基礎，和大灣區航空科技轉換的工業資源，探索在大灣區內地城市建設航空科技研發基地的可行性，與北部都會區新田科技城的發展聯動，引領香港的航空科技進入快車道。研發基地有望成為香港參與中國商飛加強自主研製大飛機的載體，同時吸引更多世界級的航空科技公司和研究院設點，加強集聚效應，增強大灣區在全球航空科技創新網絡中的影響力。研發基地亦可以為行業長期培養航空業人才，支持香港航空產業更全面的持續發展。

香港航空業界不僅充分認識到技術的重要性，而且尋求採用所有能夠改善旅客體驗、提高營運效率和加強航空系統完整性（包括電動垂直升降飛行器等新業態空運清關）的技術、模式與政策創新。這種夥伴關係為開發尖端航空相關新技術方案提供了重大進展的潛力，透過香港本地高校（如香港理工大學）與香港航空業的共同努力，能夠大大增強所有航空業領域的持續發展，將促進航空業領域的發展和創新。

## 鳴謝

本報告得以順利完成，全賴副秘書長陳振彬博士和調研團團長林天福先生的領導、顧問團成員的真知灼見及行業持份者的支持。我們謹向下列專家學者、政府部門及組織對本課題的支持作出鳴謝：

### 調研團召集人：

陳振彬 香港再出發大聯盟副秘書長  
林天福 香港機場管理局行政總裁

### 香港機場管理局顧問團：

張李佳蕙 香港機場管理局首席營運總監  
陳正思 香港機場管理局商務執行總監  
閻宇明 香港機場管理局總經理（企業策劃）  
林穎珮 香港機場管理局經理（公共事務 企業事務）

### 香港理工大學顧問團：

趙汝恒 香港理工大學副校長（研究及創新）兼科技及創新政策研究中心主任  
葉子良 香港理工大學物流及航運學系副教授  
楊偉怡 香港理工大學科技及創新政策研究中心行政主任

### 顧問團個人成員：（排名按姓氏筆劃）

方 舟 一國兩制研究中心研究總監  
何立基 香港付貨人委員會執行總幹事、香港物流管理人員協會理事長  
張東敏 Careva Aero Capital 行政總裁  
梁啟元 敦豪全球貨運物流亞太區行政總裁  
陳 正 香港飛機工程有限公司集團企業發展董事

### 課題組秘書處：

林曉燕 一國兩制研究中心高級研究主任  
梁皓明 一國兩制研究中心助理研究主任

## 學界：

### 香港理工大學（排名按姓氏筆劃）

Achim Czerny	香港理工大學物流及航運學系副教授
文効忠	香港理工大學工程學院院長
王 焜	香港理工大學工業及系统工程學系助理教授
符嘯文	香港理工大學工業及系统工程學系系主任
萬余徠	香港理工大學物流及航運學系副教授
劉世龍	香港理工大學工程學院航空及民航工程學系實務教授
蔣昌敏	香港理工大學物流及航運學系副教授

### 航空服務研究中心 Aviation Services Research Centre (ASRC)

Robert Voyle 航空服務研究中心行政總裁

## 企業：

### 太古集團

唐偉邦 公共事務董事

### 國泰航空

劉凱詩	國泰航空顧客及商務總裁
黃文傑	國泰航空企業事務總經理
吳軒丞	國泰航空政府事務總監

## 其他專家學者：（排名按姓氏筆劃）

李天柱	香港國際機場服務控股有限公司行政總裁
莫凱翔	TAYON Aircraft Leasing Investment 創辦人
陳 杰	天翔國際控股有限公司董事



**香港再出發**  
HONG KONG COALITION



官方微信



官方網站