

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2095/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2007年5月28日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
田北俊議員, GBS, JP
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
李華明議員, JP
呂明華議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
單仲偕議員, JP
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
方剛議員, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
鄭志堅議員
譚香文議員

列席議員：王國興議員, MH

缺席委員：李國寶議員, GBS, JP
詹培忠議員

出席公職人員： 議程項目IV

經濟發展及勞工局
常任秘書長(經濟發展)
鄭汝樺女士

旅遊事務專員
區璟智小姐

旅遊事務助理專員
蘇貝茜小姐

土木工程拓展署
港島及離島拓展處
離島發展部總工程師
彭嘉士先生

土木工程拓展署
港島及離島拓展處
離島發展部高級工程師
何福安先生

議程項目V

經濟發展及勞工局
常任秘書長(經濟發展)
鄭汝樺女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)
黃偉綸先生

民航處航長
羅崇文先生

署理民航處助理處長
(航空交通管理)
岑兆華先生

應邀出席人士： 議程項目V

香港機場管理局

行政總裁
許漢忠先生

客運業務總經理
黃耀輝先生

飛行區業務總經理
吳自淇先生

航空業務副總經理
黃健強先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
司徒少華女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會事務助理(1)9
粘靜萍女士

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)1678/06-07 —— 2007年3月26日
號文件 會議的紀要)

2007年3月26日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 —— 香港旅遊發展局
CB(1)1618/06-07(01)號文 擬備的有關計算
件 旅遊收入的摘要)

立法會 —— 政府統計處就
CB(1)1539/06-07(01)號文 2005年4月至
件 2007年3月主要
石油產品進口及
零售價格提供的
圖表)

2. 委員察悉自上次會議後已發出兩份資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 —— 待議事項一覽表
CB(1)1675/06-07(01)號文件

立法會 —— 跟進行動一覽表)
CB(1)1675/06-07(02)號文件

3. 委員察悉，政府當局建議於2007年6月25日舉行的下次會議上討論以下兩個項目：

(a) 有關空運危險品的擬議法例修訂；及

(b) 一個能源相關項目。

(會後補註：應政府當局要求，(b)項其後修訂為"檢討保障消費者法例"。秘書處已於2007年6月18日隨立法會CB(1)1924/06-07號文件正式通知委員有關的更改。)

IV 大嶼山昂坪園景廣場的發展

(立法會 —— 政府當局提供的資料文件
CB(1)1675/06-07(03)號文件

立法會 CB(1)1760/06-07 —— 政府當局提供的投影片簡介資料)
號文件
(於2007年5月29日以電郵方式發出)

政府當局作出簡介

4. 應主席邀請，旅遊事務專員向委員簡介，政府當局建議在昂坪發展園景廣場和提升相關設施，從而豐富遊客的體驗，並滙聚附近各旅遊景點，促進人流。她闡釋，昂坪360啟用後，昂坪的遊客人數大增。連同昂坪現有其他景點，包括寶蓮禪寺(下稱"寶蓮寺")、天壇大佛和心經簡林在內，該區已進一步發展為大嶼山的重要景點群。政府計劃發展一個園景廣場，以改善人流及昂坪的環境，並吸引遊客逗留更長時間。

5. 土木工程拓展署離島發展部總工程師(下稱"離島發展部總工程師")借助投影片設施，簡介昂坪現有的旅遊景點及於昂坪已完成的提升工程。他繼而特別提到此項建議的詳情如下：

- (a) 此項建議的範圍主要包括興建一個園景公眾廣場連接昂坪各處的景點、相關的雨水渠務工程、昂坪路末端的迴旋處，以及位於昂坪交匯處的公廁；及
- (b) 擬議的園景廣場的主要特色包括：一個寬敞的園景廣場，內有中式花園及一個涼亭；在現有地壇加設荷花池和斜路；一條中央行人菩提路，兩旁設有石像及燈柱，並在入口處豎設一座牌樓作為廣場入口；把現有明渠改為有蓋雙管式管道，提供一個莊嚴的入口；以及一條緊急車輛通道／行人徑。

6. 委員察悉，土木工程拓展署署長建議把389RO號公共工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為6,940萬元，經濟發展及勞工局局長支持此項建議。委員亦察悉，政府當局計劃在2007年10月徵求工務小組委員會(下稱"小組委員會")通過提升擬議工程的級別，並在2007年11月徵求財務委員會(下稱"財委會")批准撥款。如財委會批准撥款，此工程計劃的建造工程預計於2007年年底／2008年年初動工，並於2009年完成。

討論

擬議的園景廣場的平面設計

7. 王國興議員雖然歡迎此項建議，但關注到政府當局曾就園景廣場的設計及詳情，特別是涼亭及石像的設計及將會使用的地磚，諮詢寶蓮寺。他認為擬議的園景廣場採用一致的風格非常重要，並應與該區的建築物及構築物和諧協調。

8. 旅遊事務專員表示，政府當局留意到有需要讓有關各方，包括寶蓮寺、昂坪360及附近居民參與制訂廣場的設計及推行建築工程。就此，政府當局已努力與有關各方聯絡，並已就廣場的設計及詳情，例如將會使用的植物及建築物料種類達成協議。她補充，除了維持及加強該區的宗教氣氛以外，當局已小心確保廣場的整體設計與天壇大佛和地壇相配合。

9. 離島發展部總工程師特別提到，在諮詢期間，寶蓮寺曾建議興建一條中央行人菩提路和加設荷花池。他進一步表示，雖然石像的最終設計尚待制訂，涼亭的外貌將會配合天壇大佛及寶蓮寺的建築。旅遊事務專員補充，園景廣場將會使用防滑圖案地磚。

政府當局

10. 王國興議員要求當局提供進一步資料，說明園景廣場，包括寶蓮寺涼亭及牌樓的詳細設計，有關設計應已獲得寶蓮寺書面批准。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)(下稱"常任秘書長(經濟發展)")承諾在就擬議廣場的主要特色的設計作出最後定案後向事務委員會提供有關設計。旅遊事務專員補充，擬議園景廣場的平面設計獲得離島區議會支持，寶蓮寺住持釋智慧法師是該區議會的議員。

11. 楊孝華議員歡迎此項建議，因為此項建議能改善昂坪的旅遊景點及吸引遊客逗留更長時間。他詢問該工程計劃會否包括設置多些指示牌以方便遊客，例如指示他們從昂坪360前往寶蓮寺。他亦建議當局或可考慮把指示牌安裝在旅遊景點的外牆或地磚上。

12. 旅遊事務專員察悉須考慮及跟進的委員的建議並提到，改善地區旅客指示標誌計劃於全港18區內分階段進行，向訪港旅客提供一套具連貫性及容易辨認的旅客指示標誌系統。

13. 黃定光議員表示支持擬議的園景廣場，因其可連接昂坪市集與寶蓮寺及昂坪各處的景點。鑒於公眾廣場面積龐大，他詢問當局有否考慮為旅客提供穿梭巴士／高爾夫球車服務，尤其是就照顧老人及弱能人士而言。

政府當局

14. 旅遊事務專員承認有需要方便弱能人士，尤其是輪椅使用者，到訪昂坪各處的景點。政府當局察悉委員的建議，並會評估在昂坪各處的景點之間提供穿梭交通服務的市場需要及可行性。

建造擬議的園景廣場

15. 李華明議員察悉政府當局有意委託地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")建造該廣場，並關注到當局並無透過公開招標批出此項建造工程，以及鑒於地鐵公司推行昂坪360項目的表現欠佳，是否適合由該公司負責進行此工程計劃。

16. 離島發展部總工程師表示，地鐵公司近年獲委託於昂坪進行多項提升工程，包括建造交匯處，以及進行相關渠務工程及道路改善工程。經審慎考慮後，政府當局委託地鐵公司設計及建造擬議廣場。考慮到在建造期間現有的廣場地區仍需開放給公眾，地鐵公司作為昂坪360的專營者和此工程計劃的擬議受委託者，最適合進行有關工程，以確保減低對公眾的不便。此外，地鐵公司在

進行昂坪360項目及為該區進行其他提升工程時，已與寶蓮寺及區內居民建立密切關係。不過，離島發展部總工程師向委員保證，政府當局會監察建造過程，以確保工程順利進行，亦會監察工程項目費用，以確保有關費用合理和恰當。當局會與地鐵公司訂立委託協議，列明該公司需遵從的條件。

17. 李華明議員指出，確保在建造期間人流暢通只是需要協調的技術事宜，他不認為當局有充分理由繞過以公開招標方式批出政府工程計劃的既定程序。

18. 田北俊議員轉達自由黨議員支持促進昂坪旅遊業發展的建議，但他對委託地鐵公司進行有關的建造工程表示有所保留，因為該公司專門進行鐵路工程而非建造旅遊設施，而此項建議亦非昂坪360的一部分。田議員察悉地鐵公司會獲支付大約840萬元的間接費用以進行此工程計劃，而土木工程拓展署亦會監察此工程計劃，他認為這安排令人手重疊，浪費公帑，因為此工程計劃可由政府負責進行。此外，透過公開招標批出建造工程，或會更能確保此工程計劃符合成本效益。

19. 單仲偕議員對把此工程計劃批給作為一間上市公司的地鐵公司，而非透過公開招標批出是否恰當表達類似的關注。他認為有關安排等同輸送私人利益。就此，李華明議員指出，地鐵公司在進行此工程計劃時或會取得雙重利益，因為可從間接費用獲利，而有關的改善工程亦會導致昂坪360的乘客量增加。

20. 離島發展部總工程師強調，土木工程拓展署委託地鐵公司進行此工程計劃時已依循既定程序。委託該公司進行此工程計劃，更能確保昂坪各個景點有全面的設計。有關應付予地鐵公司的間接費用的關注，840萬元的估計數字是按照此工程計劃的建造費用的16.5%計算。他強調，有關的間接費用並非地鐵公司的利潤，並會作委聘顧問制訂詳細設計、擬備工程文件及投購保險等用途。假如政府當局安排就此項建造工程進行公開招標，亦需撥出資源委聘顧問進行擬議廣場的平面設計、評審標書及監察工程進度等。

21. 旅遊事務專員向委員保證，在制訂擬議廣場的設計時，康樂及文化事務署(下稱"康文署")及寶蓮寺曾獲諮詢及提供寶貴意見。她又特別提到土木工程拓展署在監察建造工程進度方面擔當的角色。旅遊事務專員進一步表示，地鐵公司在進行昂坪360項目及在附近進行其他提升工程時，已與寶蓮寺及區內居民建立了互信關係，這會有助其於該區進行其他建造工程。常任秘書長(經濟發展)

政府當局

表明，有關建造工程會分期進行，因為園景廣場、昂坪360及寶蓮寺在建造期間仍會繼續開放給公眾。與有關方面保持緊密聯繫，對確保整項工程計劃得以順利進行相當重要。因此，由地鐵公司擔當這個統籌角色最為合適。不過，政府當局察悉委員對把此工程計劃委託予地鐵公司的關注，並會於向工務小組委員會提交有關撥款建議前處理他們的關注。

22. 何鍾泰議員對此未感信服。鑒於地鐵公司通常會把工程計劃外判予已與其建立關係的大公司，他關注到由中小型工程公司進行此計劃下的工程項目的機會甚微。因此，何議員對把有關建造工程委託予地鐵公司表示有所保留。

23. 離島發展部總工程師重申，倘若政府透過公開招標批出個別建造工程，便有需要委聘顧問。政府當局相信，委託地鐵公司進行整項工程計劃的設計及建造工程會更有效率。何鍾泰議員仍然未感信服，並促請政府當局研究此事。

政府當局

24. 石禮謙議員對發展擬議的園景廣場表示支持，因為不但可提高昂坪對旅客的吸引力，亦可改善區內居民的生活環境。他認為委託地鐵公司進行有關建造工程的做法適當，因為無須進行冗長的政府程序，亦可提早完成有關工程計劃。他有信心，地鐵公司作為纜車的專營者，並汲取了先前於昂坪進行提升工程的經驗，最適合進行擬議廣場的建造工程。他進一步建議，廣場必須提供涼亭供旅客享用，並同意應要求地鐵公司提供有關此工程計劃的補充資料。不過，他認為將付予地鐵公司的16.5%間接費用偏高，並建議當局考慮調低有關百分比。政府當局察悉此項意見。

25. 主席關注建造工程可能會造成噪音滋擾，離島發展部總工程師回應時指出，地鐵公司清楚明白該用地的敏感性及宗教意義，並會設法將建造期間的噪音水平減至最低。

擬議的園景廣場的管理

26. 李華明議員問及擬議的園景廣場的所有權及日後管理問題。旅遊事務專員回應時表示，廣場內地壇一帶的管理方式會與天壇的安排類似，當局透過私人批地方式將地壇管理權批予寶蓮寺。廣場的其餘地方(包括菩提路及牌樓)則是由康文署管理的休憩用地。她補充，康文署、寶蓮寺及地區代表已詳細討論與管理園景廣場相關的問題。有關各方已就運作細節達成共識，包括舉行宗

教儀式期間的安排、日常清潔時間表及緊急車輛通道安排等。旅遊事務專員向委員保證，康文署及寶蓮寺會保持不斷溝通，以確保管理整個地區的方法一致。

27. 李華明議員察悉現有地壇及牌樓一直由寶蓮寺負責保養，他對利用公帑發展園景廣場及保養廣場內的設施提出關注。旅遊事務專員回應時表示，天壇及地壇是開放給公眾的設施，並且廣受旅客及區內居民歡迎。日後廣場的擬議運作模式，會以現有安排為藍本。

28. 田北俊議員察悉寶蓮寺並無承諾繼續免費開放其設施供旅客參觀，而鑒於當局已就廣場的平面設計諮詢寶蓮寺，部分擬議工程亦涉及該寺現有的構築物，他認為應考慮要求寶蓮寺承擔部分工程項目費用。

29. 就此，黃定光議員贊同政府當局應確保善用公帑。關於使用公帑發展擬議的園景廣場，但得益者卻是昂坪360及寶蓮寺，特別是該寺或會向旅客收費，他對此表示關注。黃議員進一步促請政府當局，在切實可行的範圍內，盡快與有關各方擬訂園景廣場所有權及管理方面的細節。

30. 常任秘書長(經濟發展)強調，寶蓮寺是否向旅客收取入場費是由寺方決定。她重申，發展園景廣場的目的，是為了豐富旅客的體驗，並滙聚附近各旅遊景點，促進人流，以配合昂坪的旅遊發展。該廣場將會免費開放給公眾使用。

昂坪360的運作

31. 譚香文議員對昂坪360多次暫停服務深表關注，並呼籲地鐵公司及纜車營辦商作出改善。她又詢問當局將會採取何等措施，以加強東涌與昂坪之間的道路網絡，以便提供足夠的巴士服務，在纜車暫停服務期間供旅客使用。

32. 旅遊事務專員表示，昂坪360自2006年9月啟用以來，藉著營運經驗，已在很多方面逐步作出改善，包括改善公眾通報機制、與新大嶼山巴士有限公司進行緊密協調，在有需要時提供緊急巴士服務等。政府當局會繼續與地鐵公司緊密聯絡，以期確保纜車系統暢順運作。旅遊事務專員補充，昂坪市集附近的交匯處設有37個私家車及旅遊車停車位。配合巴士服務，有關設施將足以在緊急情況下疏導人流。此外，園景廣場將設有一條緊急車輛通道。

總結

33. 主席總結，雖然委員原則上支持有關發展園景廣場的建議，但他們對委託地鐵公司進行有關工程計劃表示有所保留。他要求政府當局回應委員對以下事項的關注：委託地鐵公司進行有關工程計劃及間接費用水平；有關設施日後的管理問題及詳細平面設計。他亦要求當局稍後向事務委員會作出書面回應及提供補充資料。

政府當局

34. 常任秘書長(經濟發展)察悉，委員原則上支持有關工程計劃，並察悉他們的關注。政府當局會跟進有關的關注，並會在向小組委員會提交撥款建議前向事務委員會匯報。

V 香港國際機場主要航空輔助服務發展

(立法會 CB(1)1675/06-07(04)——香港機場管理局
號文件 及民航處提供的
資料文件

立法會 CB(1)1761/06-07 號文——政府當局提供的
件 投影片簡介資料
(於2007年5月29日以電郵方式
發出)

立法會 CB(1)1762/06-07 號文——政府當局提供的
件 投影片簡介資料)
(於2007年5月29日以電郵方式
發出)

香港機場管理局及政府當局作出簡介

35. 應主席邀請，香港機場管理局(下稱"機管局")行政總裁許漢忠先生借助投影片設施向委員簡介最近香港國際機場(下稱"香港機場")的主要航空支援服務發展。他指出，香港機場自1998年7月啟用以來，按國際客運量計一直是全球第五繁忙的機場，國際貨運量更一直高踞全球首位。飛機起降活動、服務航點、營運航空公司的數目皆有持續和可觀的增長。許先生進一步特別提到，2006年，香港機場的客運量達4 445萬人次，貨運量為358萬公噸，飛機起降活動則為28萬架次。現時有86家航空公司在香港機場營運航線，前往全球150個航點，其中約40個為內地城市。他繼而介紹機管局有關不斷改善航空貨運服務及基建設施的下列計劃，以提升香港作為地區物流樞紐和來往內地貨運門戶的地位：

(a) 航空貨運及物流服務

- (i) 機管局現正斥資3.05億元，加建10個貨運停機位。到了2007年年底，貨運停機位會增至34個，以應付預期的貨運增長；
- (ii) 投資額達17.5億元、擁有先進設備的亞洲空運中心二號大樓已於2006年12月投入運作。有關設施的落成與一號大樓的改建工程將亞洲空運中心的吞吐量提升了兩倍，達每年150萬公噸。為了支持航空貨運業進一步增長，以及提升香港的航空物流競爭能力，機管局已就興建新貨運站展開招標工作。預計新貨運站將於2011年投入運作；
- (iii) DHL已斥資8.8億元擴建它的中亞超級樞紐。2007年擴建工程完成後，中亞超級樞紐每小時將可處理貨件3.5萬件；
- (iv) 海運碼頭現已成為香港機場多式聯運服務中的一環，為運送航空貨物來往機場與珠江三角洲(下稱"珠三角")17個港口的貨運商，提供另一個快捷的交通聯繫；及
- (v) 香港機場現正興建貴金屬儲存庫，以把握區內黃金需求增長的商機。貴金屬儲存庫的招標工作現正進行，有關設施將於2007年年底落成啟用。

(b) 飛機基地維修服務

- (i) 香港飛機工程有限公司(下稱"港機工程")投資了4.3億元，在香港機場興建的第二個飛機庫已在2006年12月投入運作，使香港機場每年的飛機基地維修服務量可增加50%。此外，港機工程將會興建第三個飛機庫。第三個飛機庫將分兩階段在2009年及2015年完成。每一階段都會提供維修額外兩架寬體式飛機的容量；
- (ii) 中國飛機服務有限公司正投資3億元興建飛機庫。該飛機庫可同時處理一架寬體式及一架窄體式飛機。新設施預料可在2008年年中啟用；及
- (iii) 為配合新基地維修設施的運作，機管局投

資了1.9億元以興建新滑行支道及停機坪。

(c) 商用航空服務

- (i) 香港機場現正興建新的商用航空飛機庫。新飛機庫成本為1億元，將於2007年第三季竣工，屆時吞吐能力會增加一倍；及
- (ii) 機管局亦會投資8,000萬元，擴建商用航空停機坪，工程將分兩階段於2007年及2008年完成。

36. 署理民航處助理處長(航空交通管理)(下稱"署理助理處長(航空交通管理)")借助投影片設施向委員簡介航空交通管理服務的主旨、2012年的預測飛機升降量，以及民航處已實施的改善措施。他補充，在新航空交通管制(下稱"空管")系統啟用前，民航處會繼續通過以下措施加強其空管能力和效率：

- (a) 與機管局合作，委託海外專家研究並建議改善香港機場現有基礎設施、空管及飛行運作的方案；
- (b) 在未來5年，每年招聘約20名管制員以加強空管能力，並在2008年年底前提升雷達數據處理及顯示系統的功能，以容納更多空管崗位；
- (c) 鼓勵航機抵港後盡早離開跑道，以配合縮短航機進場間隔距離的要求，提高航班升降量；
- (d) 考慮在航班抵港高峰時段同時使用南北跑道予航機降落；及
- (e) 與機管局協調，增設快速離開跑道滑行道及南跑道等待點，以提升機場飛行區的運作效率。

37. 署理助理處長(航空交通管理)進一步表示，中國民用航空總局、民航處及澳門民航局於2004年2月成立了三方工作小組，致力改善珠三角空域的使用和區內航空交通管理的協調工作，包括優化現時區內空域設計、統一空管系統的銜接標準及飛程序序的設計。三方工作小組至今已舉行10次會議。署理助理處長(航空交通管理)在總結時表示，民航處已就更換空管系統取得撥款批准，以應付航空交通的預測增長，並計劃尋求撥款批准，在機場島上興建民航處新總部。上述改善措施實施後，香港機場的航機升降量將由現時的每小時54架次，逐步增至2009年的每小時58架次，即全年可望增加航班約21 000

架次。與此同時，民航處會繼續與內地和澳門民航部門聯繫，以改善珠三角地區空域的使用和空中交通管理的協調工作。民航處會與業內人士攜手促進民用航空發展，以期維持香港作為國際及區域航空樞紐的地位。

討論

航空交通管理服務

38. 李華明議員關注到香港機場的跑道吞吐能力。他認為，倘若跑道未能得以充分利用，香港機場的競爭力，以致香港作為國際航空樞紐的地位，或會受到不良影響。就此，他詢問過去曾多少次因跑道吞吐能力所限而拒絕航空公司提出的升降時段要求。單仲偕議員提出同樣的關注，並詢問在過去6個月定期航班有否出現此種情況。

39. 民航處處長回應時表示，沒有飛機曾被拒絕使用降落時段。他闡釋，根據民航處的紀錄，上午9時至午夜可供使用的大約5 670個升降時段當中，11%未被使用。若有兩間或以上航空公司要求使用同一升降時段，航空公司一般會獲編配另一個與其要求相差15至30分鐘的時段。他進一步表示，約有17間航空公司並未充分利用獲編配的升降時段，民航處正考慮收回這些時段以便重新編配給其他航空公司。

40. 單仲偕議員詢問未被使用的11%的升降時段預計何時可供其他航空公司使用，民航處處長回應時表示，雖然升降時段的需求難以預測，但航空公司傾向使用較大型的客機，而非單靠安排多些飛機升降來應付乘客量的增加。

41. 李華明議員察悉，香港機場的航機升降量將可由現時的每小時54架次逐步增至2009年的每小時58架次，但擁有兩條跑道的機場(如位於北京、曼谷及新加坡的機場)每小時已可處理60至66架次，他要求當局解釋為何香港機場所處理的航機升降量較低。就此，單仲偕議員指出，政府當局曾一度表明香港機場的最高航機升降量為每小時68架次。他詢問是否尚有提升航機升降量的空間。

42. 民航處處長重申，航機升降量由每小時54架次增至58架次，全年可望增加航班約21 000架次，可透過加強空管服務的人力及設備支援方面達到這個目標。他補充，隨着科技進一步發展，加上與航空公司及鄰近地方的空管部門加強合作，長遠而言，香港機場每小時將可處理超過60架次。民航處處長進一步解釋，航機升降量主要

受到有關機場的地理環境影響。鑒於香港北面及南面均受群山包圍，附近亦有多個機場，其空域實在非常有限，從而令香港機場的航機升降量受到限制。事實上，在廣州及上海擁有兩條跑道的機場，現時處理的航機升降量僅為每小時45架次。

43. 陳鑑林議員認為，把香港和先進國家的航空服務作出比較較為恰當，並認為香港機場有需要進一步提高其航機升降量。民航處處長特別提到廣州在航空發展方面的進展。他進一步指出，上海及廣州機場所使用的空管系統較香港的空管系統更為先進。香港的系統運作了大約10年。

44. 陳鑑林議員進一步詢問在加強空管能力方面遇到的困難及解決有關問題的措施，民航處處長特別提到以下各點：

- (a) 包圍香港機場的群山局限了附近空域的使用，並對設計飛行程序構成困難。因此，機管局及民航處須委託海外專家研究及建議方案，以進一步改善香港機場現有的基礎設施、空管及飛行程序；
- (b) 民航處計劃在未來5年，每年招聘約20名航空交通管制主任(下稱"空管主任")；
- (c) 航機抵港後離開跑道所需的時間，視乎飛機性能的要求、機師的決定及是否有離開跑道滑行道可供使用而定。民航處已提醒航機抵港後傾向於在跑道停留的時間較正常長的航空公司。此外，機管局正興建兩條快速離開跑道滑行道及增設南跑道等待點，以提升機場飛行區的運作效率。新設施可縮短航機於抵港後停留跑道的時間，有助提高跑道吞吐能力；及
- (d) 有關在航班抵港高峰時段同時使用南北跑道予航機降落的建議需要非常審慎的計劃。鑒於可供使用的空域有限，安全考慮因素會是主要關注事項。不過，民航處會研究有關建議。

45. 楊孝華議員表示，也許適宜把香港機場和位於三藩市的機場作出比較，因為三藩市的機場亦被群山包圍。他提到在行政長官於2006年12年到訪北京期間，中央政府曾向他再保證，中央政府高度重視空域擠迫的問題，並指出航空業期待當局推行改善措施解決有關問題。他

詢問當局可否於2012年新空管系統啟用前就空域管理方面作出改善。

46. 民航處處長表示，在2007年2月的會議上，三方工作小組已就改善珠三角地區航空交通管理的方案達成共識。預期可於大約1年內敲定該方案的推行細節。他補充，在過去10次會議期間，三方工作小組制訂了解決空域擠迫問題的短期、中期及長期措施。為了就安全而有效率的空域使用作出改善，民航處已加強資源規劃及員工培訓、改善相關的空管設施，並與機管局及航空公司緊密合作，以改善飛行程序的設計。民航處處長重申，改善措施實施後，航機升降量可由現時的每小時54架次，逐步增至2009年的每小時58架次。

47. 李華明議員察悉傳媒報道指，珠三角地區的五大機場已暫停召開會議3年，並關注到改善珠三角地區空域的使用和航空交通管理的協調工作的進展。

48. 許漢忠先生指出，傳媒報道未能反映最新情況。一直以來，機管局與珠三角地區的對口單位均維持緊密聯繫及協調，以期互補兩地優勢，並避免彼此之間的惡性競爭。珠三角五大機場很可能快將安排舉行另一輪會議，以加強溝通及合作。

招聘及培訓空管主任

49. 何鍾泰議員要求當局提供資料，說明在挽留空管主任以應付加強空管能力的人手需要方面遇到的困難。

50. 民航處處長指出，空管主任的流失情況並不嚴重。他表示，現時約有160名空管主任在民航處積極提供空管服務，當中約40名為非本地人員。見習空管主任及空管主任離職，主要原因包括未能取得空管人員牌照、正常及提早退休，以及因健康問題及家庭理由等。

51. 方剛議員詢問訓練一名空管主任所需的時間。他察悉民航處計劃在未來5年招聘合共100名管制員，部分原因是為了取代準備退休的員工，並認為民航處應招聘多些空管主任，以確保暢順接任。

52. 民航處處長表示，見習空管主任一般需時約6年完成培訓，便能成為全面的雷達管制員，包括取得首個空管等級需時3年，而取得雷達管制資格另外需時3年。為應付不斷增加的人手需要，民航處在過去兩年已致力簡化培訓程序。至於空管主任的接任問題，民航處處長表示，除準備招聘100名見習空管主任外，亦有40名見習空管主

任正接受培訓。預計他們可於未來數年成為合資格的管制員。因此，預計管制員的供應可應付航空業的發展需要。不過，民航處處長察悉委員的意見，並答應與有關政策局討論招聘額外人手的需要。

53. 方剛議員關注到空管主任的工作環境，因為會直接影響航空交通安全。民航處處長回應時特別提到，安全的航空交通管理是香港機場有效運作不可或缺的元素。為確保安全，根據現行做法，空管主任每連續提供空管服務兩小時，便可休息半小時。預計航空交通日益繁忙將會導致工作量增加，民航處會檢討並考慮給予管制員較長的休息時段。

發展香港機場的基礎設施

54. 何鍾泰議員察悉《香港機場2025》預測，到了2025年，香港機場每年會為接近8 000萬名乘客提供服務，並關注到興建第三條跑道的進度，以應付乘客人數的增長。

55. 主席又特別提到，物流業在《"十一五"與香港發展》經濟高峰會中的策略角色。他促請機管局及政府當局在人手及技術支援方面作出充分準備，以應付預計的飛機升降量增長，尤其是在新貨運站於2011年及新空管中心於2012年投入運作後。

56. 許漢忠先生表示，《香港機場2025》亦估計，到了2025年，香港機場每年將會處理800萬公噸貨物及49萬架次的飛機升降量。為應付預測的增長，機管局會繼續與民航處緊密合作，以盡量增加現時的航機升降量，並同時就興建第三條跑道進行可行性研究。

57. 至於航空貨運業，民航處處長表示，有關運作通常會於午夜至翌日清晨的非繁忙時間內進行，因為該段時間內有較多可供使用時段。為配合新空管系統於2012年年底前啟用，將於2012年年初進行系統測試及評估後，就新系統展開空管培訓。

58. 楊孝華議員欣賞政府當局為飛機基地維修服務業引入競爭而作出的努力，並詢問有沒有土地可供容納第三間公司提供有關服務。許漢忠先生回應時證實有土地可供新公司提供飛機基地維修服務，但至今仍未接獲有關要求。

總結

59. 主席總結上述討論時表示，委員普遍關注香港機場的未來發展，尤其是飛機升降量可否應付業界需求。他們亦促請政府當局與內地及澳門民用航空當局合作，解決空域擠迫問題。

VI 其他事項

60. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2007年7月16日