

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central
Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our THB(T)CR 1/15/951/49
Ref.:
來函檔號 Your
Ref.:

電話 (852) 3509 8241
Tel :
傳真 (852) 2524 9397
Fax :

香港中區

立法會道一號

立法會綜合大樓 905 室

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會主席

梁君彥議員, GBS, JP

梁議員：

香港職工會聯盟就香港國際機場三跑道系統的提問

就李卓人議員於 2016 年 4 月 6 日就香港國際機場跑道容量及有關珠江三角洲（下稱「珠三角」）空域管理事宜的提問，本局現書面回覆如下。

香港國際機場乃全球最繁忙的國際貨運和客運機場之一。去年，客運量接近 6 900 萬人次，貨運量則達 438 萬公噸；去年全年航班數目超過 40 萬架次，較 2014 年上升百分之四。而今年（2016 年）首兩個月的航班數目已超過 6 萬架次，旅客人數超過 1 100 萬人，較去年同期分別上升了約百分之五及百分之九。

這些數字均顯示香港國際機場愈來愈繁忙，估計機場現有雙跑道系統最快於今年或明年便會飽和。事實上，目前雙跑道系統於繁忙時間的升降量已達每小時 68 架次，即已達到其實際最高容量。區內其他國際機場，均在積極進行擴建計劃。面對強大競爭，香港若不欲放棄得來不易的航空樞紐地位，削弱整體經濟競爭力，我們便必須早日興建第三跑道。就來信中的各項問題，現回覆如下：

香港國際機場跑道容量

問：請解釋自 2015 年 10 月實施 AIC 19/15 縮短航機距離以來，其運用次數為何，其增加二跑的容量為何？（來信問 1）

於 2008 年，香港機場管理局（下稱「機管局」）委託英國國家航空交通服務有限公司，全面檢視香港國際機場的跑道容量，提出 40 多項優化措施，在完全符合國際民航組織的安全標準／規定的情況下，改善現時雙跑道系統的最高容量。其中一項建議措施是縮減抵港航機之間的最少間距至 3.5 海里。民航處經過周詳研究，已於 2015 年 10 月 22 日開始實施是項優化措施，在符合多個運作條件（例如視野、風速等），包括良好天氣情況下，抵港航機之間的最少間距可縮減至 3.5 海里。因此，民航處將雙跑道的最高容量同步由每小時 67 架次增加至 68 架次，即顧問報告確認的現時雙跑道實際最高容量。

問：請解釋現時二跑系統曾否達至每小時升降 68 班次的理論限制，若有，請指出其日子及時段。若無，請解釋至今的最高升降班次及日子及時段。（來信問 2）

香港國際機場目前在部分繁忙時段（每天上午 11 時至正午 12 時及下午 4 時至 5 時），兩條跑道每小時的飛機升降量已達 68 架次。若在各項有利條件配合下，包括香港飛行情報區內的天氣良好、機場

範圍內能見度達到某一水平，以及風向、風速和機種的組合均有利航機及跑道運行的時候，香港國際機場跑道實際處理的航班升降量或會稍多於每小時 68 架次。根據民航處的數據，2015 年香港國際機場雙跑道每小時航機升降量達到或多於 68 架次的總數為 87 次，佔全年雙跑道運作總時數的 1.4%。然而，上述有利條件均屬無法控制或預知的因素，而且亦不常發生，故此不可能持續維持多於每小時 68 架次的雙跑道航機升降量。

由於航機之間需要保持安全距離及跑道附近的地勢兩個主要因素，多個不同的國際顧問報告已確認，現時雙跑道系統沒有大幅度超逾每小時 68 架次的空間。在需要符合環評要求的框架下，顧問在考慮了多項因素，包括每小時飛機起降量以及兩條跑道每晚需輪流暫停運作以便進行例行保養維修等因素後，得出香港國際機場現時雙跑道每年實際最高起降量為 42 萬架次。正如前述，香港國際機場去年全年航班數目已超過 40 萬架次，因此預期在短期內便會達到每年 42 萬架次的實際最高起降量。

珠三角空域管理事宜

問：請詳細解釋統一標準、統一規劃、統一程序的意義為何？（來信問 4）

為配合珠三角區內航運業的高速發展以及五大機場（香港、深圳、澳門、珠海及廣州）日後的擴建需要，中國民用航空局、香港民航處及澳門民航局早於 2004 年已組成了三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和空管安排，以優化空域使用和提升安全。三方工作組於 2007 年制定的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案（2.0 版本）》（下稱「《方案》」），已顧及香港國際機場三跑道系統的運作需要，以及珠三角地區其他主要機場（包括深圳機場）的未來

發展。《方案》根據統一規劃、統一標準、統一程序的原則設計，其意義在於三方共同努力，全盤考慮整個珠三角空域，按需要考慮採用相同的運作標準，以達致善用空域及珠三角區內機場的飛行程序互相兼容為目的，制訂多項改善空管的措施。《方案》的首要目標，旨在以安全高效的方式，優化珠三角空域的使用和管理，達致珠三角地區五大機場互惠互利的局面。

問：相關的香港部份的電腦模擬飛行程序進度為何？（來信問7）

《方案》經內地、香港及澳門三方民航局技術人員利用先進的評估技術（包括快速模擬測試）進行分析研究，並吸納了三方空管專家的意見，是一個實際可行、互利共贏和保障整個珠三角地區航空安全的方案。來信所指的「電腦模擬飛行程序」，是以上評估工作的一部份，在制定《方案》前已經完成。

問：珠三角東西兩側建立新的外圍航道進度為何？（來信問8）

在過去多年，三方工作組一直努力落實方案內改善空域及航空交通管理的措施。其中一些具體的成果包括：

- (1) 在香港與廣州兩個飛行情報區之間增設兩個移交點和相關航道，供飛越香港降落廣州及深圳的航班使用；
- (2) 在香港與廣州兩個飛行情報區之間，增設往來華東地區航道及多一個空管移交點，供來往港澳及華東地區的航班使用；及
- (3) 完成珠海空域結構調整，落實優化珠三角地區外圍航路結構（即來信所指的「珠三角東西兩側建立新的外圍航道」）。

問：統一氣壓基準面的進度為何？（來信問1）

問：統一高度基準面的進度為何？（來信問2）

問：統一發放（離場）的進度為何，及澳門是否已完成？（來信問5）

《方案》內的其他各項優化措施（包括統一氣壓基準面，亦稱高度基準面，及珠三角多機場放行系統（即來信所指的「統一發放（離場）」），三方技術人員正繼續進行分析研究及相關評估，並將按需要分階段推行相關措施。

問：統一空管設備的銜接程序及標準的進度為何？（來信問3）

問：區內訊息交換高速寬帶傳輸網絡建設計劃為何？（來信問6）

為配合珠三角航空交通未來的迅速發展，《方案》內多項有關通訊設備的優化措施已經落實，當中包括珠三角區內各機場之間的新建高速訊息交換網絡已於2013年投入運作，取代舊有的低速網絡。另外，內地、香港及澳門三方共同制定並採用國際認可的數據格式，由2007年開始以循序漸進方式實施航空交通服務訊息及航空交通管制系統資訊的互換。三方技術人員會定期檢視及提升通訊設備表現，以滿足日常的運作需求。

問：開放珠三角低空空域、發展多式聯運的進展為何？（來信問10）

來信提及的「開放珠三角低空空域」，是指內地對低空空域實施的管理改革，據理解適用於在距離地面約1000米以下的低空空域飛行的通用航空，而通用航空泛指包括公務飛行、私用飛行、飛行員訓練、觀測與巡邏等航空作業以及搜尋與救援等特殊飛行，並不包括一般用於公共運輸的民航客機，與香港國際機場的運作及跑道容量並無關連。

「發展多式聯運」的目的是擴大香港國際機場的市場腹地，透過提供跨境客車、轎車和客輪服務，為來往珠三角和世界各地的航空旅客提供服務。去年，每日約有 550 班客車往來香港國際機場與 110 個位於珠三角的城市和鄉鎮。香港國際機場的海天客運碼頭為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務，來往香港與 9 個珠三角城市。現時，海天客運碼頭有 9 條跨境渡輪航線，來往香港與深圳的蛇口與福永、澳門的外港客運碼頭與氹仔、東莞虎門、廣州南沙、廣州蓮花山、中山，以及珠海九州。

隨著珠三角區內以及本地各項大型運輸基建，包括港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路等在未來幾年相繼落成，將進一步縮短內地旅客、貨物到香港國際機場的路程。在港珠澳大橋落成通車後，往來香港與珠三角西部的陸路交通將更趨便捷。為使港珠澳大橋與香港國際機場能發揮更大的協同效應，機管局正研究擴充聯運接駁設施，便利珠、澳旅客來往香港國際機場。

問：取消珠三角地區空域限制和建立南珠三角終端區的概念為何？及對基本法第 130 條的考慮為何？（來信問 11）

《方案》內的優化措施和目標，都是按《基本法》的基礎及國際民用航空組織（ICAO）的標準制定的。香港、澳門和內地在考慮及採納任何空域管理方案時，有關空域的擁有權仍屬於原有空管單位，符合《基本法》有關條文。三方工作組亦會以航空安全為首要任務，嚴格遵照 ICAO 空域管理的安全規定，絕不會對飛行安全構成任何威脅。

至於來信中提及取消珠三角地區的空域限制及相關概念，乃參照 ICAO 的《國際民用航空公約附件 11-空中交通服務》所建議的「空域代管」安排。正如我們在 4 月 12 日的立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會（小組委員會）會議上解釋，為提升空管

效率，ICAO 一向鼓勵其成員國在規劃空域時首要考慮航道結構及有效服務的需要，而非國家邊界。這種空域管理方法在國際間相當普遍，例子包括：新加坡和馬來西亞之間，以及德國和瑞士之間等。

**問：張局長在 21/3/2015 答允的公開部份三方會議內容將何時落實？
(來信問 9)**

《方案》涵蓋對珠三角空中交通未來需求的評估，以及空管環境和發展的分析，並就優化珠三角空中交通的管理和規劃，提出一系列的短、中及長期措施，善用珠三角地區五大機場的發展機遇和協同效應。透過分析區內過去和未來預計的航空交通量增長、各個機場的商業發展計劃，以及各個飛行情報區的空域結構，建議包括空域規劃、空域運行標準、空域運行程序、運行管理等的優化措施，以應付珠三角地區的航空交通量增長需求。《方案》亦訂立了三方工作組的未來路向，包括三方民航當局加強合作，以加強各個機場的優勢和角色，以達致一個更無縫、高效和優化的地區空管格局為最終目標。

《方案》是一份內地、香港及澳門三地政府與政府之間共同規劃文件，內容包括由內地及澳門民航當局提交的敏感資料，三方同意遵守保密，我們因此不能公開《方案》的內容。雖然如此，國家民航局及香港民航處已於不同時期就《方案》的落實情況發出新聞稿，向公眾交代有關進展。民航處最近就落實《方案》內其中一項重要優化項目—往來華東地區航道，以及三方最新的工作進度及討論要點發佈新聞公報，詳見附件一、二及三。

民航處將一如以往繼續積極推進珠三角地區空管合作交流，透過三方工作組推進《方案》內各項空管與空域優化措施，以應付區內持續增長的航機升降量，及滿足區內各機場的未來發展需要。

多謝議員對相關議題的關注。

運輸及房屋局

Handwritten signature of Chan Yee-si in black ink.

(陳雅思女士)

2016年4月26日

副本抄送：李卓人議員
民航處
香港機場管理局

新聞公報

香港民航處與國家民航局就新增往來華東地區航道達成協議

通過「珠三角地區空中交通管理規劃與實工作組」的合作平台，香港民航處今日（十月二十日）與國家民航局空中交通管理局達成協議。從明年一月七日開始，在香港與廣州兩個飛行情報區之間，將增設往來華東地區航道及一個名為「LELIM」的空管移交點，供來往港澳及華東地區的航班使用。

目前包括從港澳起飛，以及東南亞以至澳洲、新西蘭起飛飛越香港飛行情報區來往華東地區的航班，均集中在單一航道進出內地空域。航班增加令現有航道不勝負荷，繁忙空域亦增加航班處理的複雜性。

新增往來華東地區航道乃《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案（2.0版本）》的其中一項重要優化項目。民航處就此與國家民航局一直保持密切溝通，並先後進行多次協調會議，商討相關的技術安排。在確保運行安全、有序及有效率的前提下，發揮往來華東地區航道最大功效。

新增航道及相關移交點啟用後，將會分流港、澳的航班以及飛越香港飛行情報區的航班，並紓緩現有航道的壓力，同時有望增加空域容量及流量，提升空管處理效率，有利中港航空交通量的持續增長。

民航處將一如以往積極推進珠三角地區空管合作交流，研究和落實其他優化區內空域設計和管理的措施，以配合未來航空交通量持續快速增長。

完

2015年10月20日（星期二）

香港時間18時18分

新聞公報

民航處與國家民航局就珠三角地區空域優化和合作事宜交換意見（附圖）

香港民航處與國家民航局空中交通管理局今日（十一月二十五日）在上海舉行會議，再就珠三角地區空域優化措施和合作事宜交換意見，包括推進了民航處與空中交通管理局上月（十月）達成協議在香港與廣州兩個飛行情報區之間增設往來華東地區航道和相關空管移交點的工作，及其他珠三角空域優化項目等。

民航處將一如以往積極推進珠三角地區空管合作交流，研究和落實其他優化區內空域設計和管理的措施，以配合未來航空交通量持續快速增長。

完

2015年11月25日（星期三）

香港時間16時33分

新聞公報

運輸及房屋局、民航處及民用航空局空中交通管理局局長會面

運輸及房屋局代表和民航處處長羅崇文今日（三月二十三日）與到港的國家民用航空局（民航局）空中交通管理局（空管局）局長車進軍會面，討論有關優化珠三角地區空管程序與空域結構，及提升該地區空域使用效率等議題，並為今後進一步高層恆常合作建立基礎。

會上，民航處代表介紹了香港國際機場三跑道系統的最新發展。車進軍表示，國家民航局空管局一直大力支持香港國際機場新跑道建設的空域協調工作，有助鞏固香港作為國際航運中心及香港國際機場航空樞紐的地位。

車進軍說，對於珠三角地區空域資源管理使用，國家民航局空管局會繼續透過內地、香港和澳門三方協調機制促進協同合作，推展各項空域優化方案，並以循序漸進的方式，逐步落實《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》（《方案》）這最終目標，實現珠三角地區機場共同健康有序發展，充分發揮地區獨特的優勢，亦令香港國際機場三跑道系統能夠發揮最大效用，以期長遠達至每小時處理102班航班的目標。

羅崇文說，國務院上星期發布的《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》亦明確指出，國家支持香港國際機場第三跑道建設，鞏固香港國際航空樞紐地位，加強香港國際機場與鄰近的內地機場的合作。文件更明確支持統籌泛珠三角區域空域資源管理使用。

今日會議肯定了今年一月新增華東沿海地區航道和移交點的成效，有助提升往來香港和內地的航班量，並確立加強三方領導協調機制。內地和香港同時探討如何改善航班正點率。

民航處將一如以往繼續積極推進珠三角地區空管合作交流，透過三方工作組推進《方案》內各項空管與空域優化措施，以應付區內持續增長的航機升降量，及滿足區內各機場的未來發展需要。

完

2016年3月23日（星期三）

香港時間 18時55分