

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 Ref. THB(T)CR2/952/12

來函檔號 Your Ref. CB1/F/3/6

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
(經辦人：江健偉先生)

江先生：

2015 年 5 月 27 日人事編制小組委員會會議的跟進事項

5 月 28 日致財經事務及庫務局的信函已轉達運輸及房屋局跟進。就來信中所列有關上述會議的跟進事項，本人現獲授權回覆如下。

為應付區內持續增長的航空交通服務需求，及配合區內經濟不斷發展，國家民航局、香港民航處及澳門民航局於 2004 年組成「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」（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。

三方工作組經過 10 多次不同會議，於 2007 年共同制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案（2.0 版本）》（《方

案》)，明確規劃在 2020 年前的短、中及長期優化目標和措施，並同意藉統一規劃、統一標準、統一程序，善用珠三角空域資源，以支持區內民航業的持續發展。《方案》內的空管安排和措施均充分考慮了區內各大機場的實際運作需要，包括香港國際機場將來三跑道系統的運作需要，並在制訂時經內地、香港及澳門三方技術人員利用先進的評估技術進行分析研究，及吸納了三方空管專家的意見，是一個實際可行、互利共贏的方案。

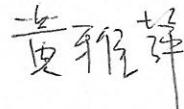
自《方案》於 2007 年制訂至今，內地、香港及澳門三方共召開了二十多次不同層面會議，新近一次會議於本年 5 月舉行。《方案》內部分改善航空交通管理的措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等，提升了航機於區內運作及航空交通管理的效率。

至於有關議員對「空牆」的關注，我們必須再一次指出空域與空域之間實際上並不存在「牆壁」式的分隔。坊間所謂「空牆」，泛指空域之間的分界，確切其實是「空管移交點」。為確保位於毗連空域內的航機能同時安全有效地運作，航機須遵照指定高度及飛越特定的地理位置才可由一個空管單位移交至另一個空管單位，從而避免航機之間出現衝突。這種「空管移交點」安排，旨在保障飛行安全，亦是世界各地如倫敦、紐約等繁忙機場慣常採用的措施，有關安排與跑道容量無關。

由於深圳機場與香港機場鄰近，而且分別由內地及香港兩個不同空管單位管理，因此當航機由香港國際機場起飛，須要在指定的 15 700 英尺移交高度進入內地空域，而來自內地的航機則須於 19 000 英尺以上的移交高度進入香港空域。經雙方空管單位協商後，自 2005 年起已於指定晚間非繁忙時段(即凌晨一時至早上七時)將進入內地空域的「空管移交點」高度降至 12 800 英尺。

有關推進《方案》的工作由民航處執行及跟進，民航處將繼續透過三方工作組平台，與國家民航局及澳門民航局商討落實《方案》內的措施及相關的技術細節。民航處亦會繼續就「空管移交點」方面與內地空管部門緊密聯繫。運輸及房屋局在政策層面督導民航處的工作，而機場擴建統籌辦公室將繼續就當中與推展三跑道系統計劃有關的事宜提出分析和相關意見。

運輸及房屋局局長

(黃雅萍  代行)

二零一五年六月五日