

政府帳目委員會
 審議審計署署長第六十三號報告書第四章
 航空交通管制和相關服務的管理

(a) (i)
 &(ii)

[Redacted]

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

(iii) 請參閱附錄 I。

(iv) 請參閱附錄 I。

(v)

[Redacted]

(vi)

[Redacted]

[Redacted]

*** 委員會秘書附註：附錄 I 並無在此隨附。**

(b) 當民航處於 2011 年 2 月向系統供應商批出合約時，Autotrac III 系統仍未在杜拜及印度的機場正式運作。因此，民航處沒有在批出合約前向杜拜及印度的機場徵求意見。此外，民航處

已嚴格按照招標文件中規定的評標程序，並只向由投標商所提供的參考地點發送問卷，徵求用戶對投標商的系統之意見。

- (c) (i) 請參閱附錄 II。
- (ii) 請參閱附錄 II。
- (iii) 民航處向由投標商所提供的兩個參考地點—德國及加拿大發送問卷，徵求用戶對投標商的系統在技術、運作和穩定性，以及投標商的表現等提供資料。 [REDACTED]
[REDACTED] 該兩個系統均載有 Autotrac III 的核心組件，分別為監察數據處理 (SDP) 和飛行數據處理 (FDP)，即被視為支援航空交通管制運作最關鍵的 ATMS 核心組件。監察數據處理 (SDP) 是用作監察雷達上航班的位置，而飛行數據處理 (FDP) 是用作處理航空公司所提交的飛行計劃。承包商的監察數據處理 (SDP) 及飛行數據處理 (FDP)，即 Autotrac III 的核心系統組件，已在國際上被廣泛應用，其中包括美國、德國、加拿大、迪拜、印度等。
- (iv) 請參閱附錄 II。
- (v) 請參閱附錄 II。
- (d) 民航處已經嚴格按照了在招標文件中規定的評標程序。投標商的产品銷售記錄，不構成技術或價格評估的一部分，因此，標書評審委員會(TAP)沒有要求得到相關資料。
- (e) 政府在 1994 年 8 月批出現有的 ATMS Autotrac I 合約予雷神。在合約中，Ceselsa 被雷神任命成為唯一的分包商，負責開發飛行數據處理和模擬器子系統。
- (f) 於 2013 年 6 月，航管系統的供應商已解決了近 9 成於廠內驗收測試(FAT)中要跟進的事項。剩餘事項並不包括對航管系統技術和運作表現上的關鍵事項。民航處考慮到系統供應商已經證明系統大體上符合合約的最終規格規定的要求，因此，民航處認為大體上可以接受 FAT 的結果。此安排是根據合約附表 6 中第 2.2 段及第 2.4.5 段進行。根據物料供應及採購規例，管制人員是負責管理批出的合約，因此民航處沒有就此事徵詢政府物流服務署的意見。

*** 委員會秘書附註：附錄 II 並無在此隨附。**

(g) 請參閱附錄 III。

夾附文件
附錄 I 至 III

* * * * *

*** 委員會秘書附註：附錄 III 並無在此隨附。**