

(I) 回覆帳目委員會於 2015 年 3 月 30 日的來信

- (a) 在 2013 年及 2014 年期間，用於現有航管系統的維護費用每年平均為五百九十萬元。當中包括在 2014 年進行的一次性優化措施以改善系統能力去處理不斷增長的航空交通流量，以確保系統安全及可靠的運作。

在 2013 及 2014 兩年間，用於維持現有航管系統運作的人手開支每年平均約為九百五十萬元。該人手開支不論於現有或將啟用的新航管系統都是須要的。

開支的詳細項目請參閱附錄 I（見附頁）。

(b) (i) – (ii) 之回覆:

為配合民航處新總部大樓項目及航空交通管制系統更換項目，在 2007 年 5 月獲立法會財務委員會批准撥款後，民航處於 2007 年 10 月 1 日新增一個助理處長職位，以領導專責小組。該職位於已 2013 年 3 月刪除。其後，監督及執行航空交通管制系統更換項目的工作，由另一位民航處的助理處長兼任。

專責小組由 7 個有時限的公務員職位、民航處內部調配在職人員及以非公務員合約條款聘用的人員組成。此外，亦從建築署及機電工程署分別借調一名高級建築師及高級機電工程師，為專責小組提供專業意見。項目在不同時期所需的人手會有所調整。隨著項目的發展，專責小組成員逐漸減少。截至 2015 年 4 月，小組成員數目為 24 名。

由 2007/08 財政年度起，民航處新總部大樓項目及航空交通管制系統更換項目的人手情況及開支的詳細資料請參見下表：

民航處新總部大樓項目及航空交通管制系統更換項目 的人手情況及開支		
年份	人手	開支 (\$百萬)
2007/08	25	11.9
2008/09	38	33.8
2009/10	39	40.7
2010/11	45	41.7
2011/12	49	46.1
2012/13	40	38.5
2013/14	34	28.5
2014/15	31	29.1
在 2015 年 4 月	24	不適用

(iii) – (iv) 之回覆:

根據與航管系統承包商所簽訂合約，新航管系統的竣工日期為 2013 年 12 月。自 2014 年 1 月至 2015 年 3 月底，專責小組人手開支為二千三百三十萬元，包括有時限的公務員職位及以非公務員合約條款聘用的人員的開支。調配民航處在職人員參與航空交通管制系統的更換項目工作並無額外開支。

因項目專責小組並沒有參與現有航管系統的維護和運作，本段所述人手開支並不包括在前述項目 (a) 內。

(v) 之回覆:

項目專責小組就航空交通管制系統更換項目進度定期向民航處高級管理層報告，而民航處高級管理層一直密切關注該項目的進度，並通過定期、特別會議、高級管理層會議及新航空交通管制系統過渡會議等，向項目專責小組作出指導和指示。

為監察航管系統合約的工作進度及加快完成項目，民航處已要求承包商增加資源以加快項目的實施。已採取的多項優化措施詳列如下：—

(1) 於 2013 年 4 月成立一個項目督導委員會，主席為民航處副處長，以加強對航管系統進度的監督，並在關鍵問題上作出及時的指示，同時為項目提供必要的資源；

(2) 民航處處長、副處長、助理處長及承包商高級管理層分別於 2013 年 11 月、2014 年 5 月、8 月、10 月及 2015 年 3 月舉行特別會議。於會議上，民航處要求承包商採取一切可行的措施，盡量減少工程的延誤，其中包括：調配額外資源和具有相關經驗人員，儘早解決關注事項，及提交可行的項目實施計劃；

(3) 自 2014 年年初，民航處助理處長、總電子工程師及承包商高級管理層進行每週的電話會議，監督該項目的進展、調整工作優先次序和人手資源等，以及時解決重要關注事項，並加強雙方之間的溝通與協作；及

(4) 按民航處的要求，承包商的項目管理和有關專家自 2014 年年初訪港多次，與民航處人員討論航管系統的關注事項。於 2014 年 4 月至 5 月，承包商的項目專家小組被調派到香港工作，為期四個星期，以加快完成實地驗收測試。在工程項目的不同實施階段，承包商安排最合適的專家來港與民航處進行實地工作。

航管系統承包商態度積極，以及在航空交通管制系統更換項目上採取了優化措施，包括：調配更多的資源，使項目取得了具體的進展（詳情請參閱項目（d））。

- (c) 航管系統承包商已修正在 2012 年 6 至 7 月進行的廠內驗收測試過程中所錄得的 204 個缺漏 / 關注事項。而有關 2014 年 8 至 11 月於實地驗收測試中記錄的 1,000 個跟進事項中，約 80% 是屬性質輕微，不會影響航管系統的安全性及開始運作。餘下的 20% 屬優先項目，當中約 90% 亦已獲得修正 / 處理。其餘項目預計於 2015 年年中開始驗證。
- (d) 由於航管系統承包商為項目投入了額外的資源，航管系統承包商加快了修正新航管系統的缺漏 / 關注事項的進度。航管系統的承包商已修正所有於廠內驗收測試過程中錄得的缺漏 / 關注事項。另外，大約 90% 的於實地驗收測試期間確定的優先項目亦已獲修正 / 處理。其餘關注事項亦預計於 2015 年年中開始驗證。此外，空管人員的模擬器培訓亦已於今年初展開。

鑑於新航管系統的最新進展，我們預計於 2015 年第 3 季完成全部驗收測試，並緊接空管人員的全面培訓。於培訓完成後，新空管中心將正式啟用。基於上述發展，我們有信心新空管中心可於 2016 年上半年開始運作。

- (e) 政府內部已訂立定期審核政府常規費用的機制。民航處嚴格遵守財經事務及庫務局所公布的程序作日常費用審查，以確保收取空管服務及航路導航收費符合「用者自付」的原則。民航處嚴格遵守庫務署署長所公布的成本計算手冊以編制和審批空管服務和航路導航收費，並於有需要時，向財經事務及庫務局/律政司尋求有關意見，包括相關的成本和修訂用戶收費。

(II) 回覆帳目委員會會於 2015 年 4 月 1 日的來信

我們了解政府帳目委員會會議中提及的印度報章，是指傳媒於 2010 年對印度機場 Autotrac III 系統性能的報導。根據印度機場管理局所提供的資訊，印度德里、孟買和清奈機場的 Autotrac III 系統於 2011 年 7 至 9 月才開始運作。根據我們的記錄，在新航管系統合約於 2011 年 2 月簽訂前，民航處沒有收到任何上述印度報章的傳媒報導。

附上

附錄 I

AT1 每年維護費用

維護現有 AT1 系統:

年份	加強維護 AT1 的人手 (由於 AT1 使用壽命 面臨完結) (\$百萬)	AT1 專用備件的 採購及修理 (\$百萬)	AT1 軟件維護 (\$百萬)	合共 (\$百萬)
2013	0.32	2.74	4.99	8.05
2014	0.46	1.61	1.59	3.66
2013/2014 每年平均	0.39	2.18	3.29	5.86

AT1 維護費用總支出平均每年為 **586 萬元**。