

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)CR 2/2172/08

來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R63

電話 Tel.: (852) 3509 8241

傳真 Fax : (852) 2524 9397

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

審計署署長第六十三號報告書
第4章－航空交通管制和相關服務的管理

貴會1月7日的來信收悉。就來信提出的事宜，本人獲授權回覆如下。

運輸及房屋局(運房局)透過與民航處處長舉行的例會，就各項民航處的主要工作，包括有關更換航空交通管制系統(空管系統)的工作進展，定期聽取民航處處長及其他主要首長級人員的匯報。除上述會議外，運房局日常亦與民航處就空管系統的進度及有關工作保持溝通。

由於新空管系統的招標程序比原先預期的時間為長，而且民航處新總部大樓的啟用日期有所延誤，因此民航處於2010年上半年預計航空交通管理系統的啟用日期將由原先預計的2012年12月，延至2013年，並向運房局匯報有關情況。民航處及後將航空交通管理系統合約內訂明系統的完工日期為2013年年中。

就航空交通管理系統合約的落實情況，運房局於 2012 年下半年得知由於該系統於廠內驗收測試的結果顯示有需要繼續跟進的事項，因此影響新空管中心的啟用日期。運房局在與民航處的會議上，多次責成處方抓緊進度，在確保新系統的運作暢順、安全及穩定的前提下，加強對航空交通管理系統的合約商的監督，盡快解決新空管系統尚需處理的事項，以期將有關延誤減至最少。而民航處為加快推展有關項目，已採取多項措施；詳情見本局於 2014 年 12 月 24 日致貴會的回覆，在此不贅。

運房局及民航處一直都定期向立法會經濟事務委員會交代落實新空管中心的進展包括新空管系統的啟用日期，亦積極回應立法會財務委員會及其他立法會議員有關新空管系統的提問，包括更新空管系統的進度。隨函夾附有關運房局及民航處自 2010 年獲悉新空管中心的啟用日期有延誤後向立法會提交的文件副本，以供參閱。

此外，航空交通管理系統的合約是由政府物流服務署代表民航處批出。根據政府《物料供應及採購規例》（《規例》）的規定，有關合約的更改須經物流署投標委員會批核。民航處是根據《規例》的規定，處理有關的合約更改。

運輸及房屋局局長

（吳家進  代行）

2015 年 1 月 12 日

副本抄送： 民航處處長
政府物流服務署署長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

**運輸及房屋局及民航處向立法會交代
民航處落實航空交通管理系統的情況**

日期	詳情	附件
2010年3月	民航處處長在回答湯家驊議員於立法會財務委員會審核 2010-11 年度財政年度開支預算的提問時，指出民航處現正與政府物流服務署就購置新空管系統緊密合作，進度令人滿意。預期新設備或系統將於 2010 年年底起分期附運。預計在新空管系統順利完成安裝、測試和驗收後，新空管中心可在 2013 年年底啟用。	一
2011年3月	民航處處長在回答劉健儀議員、馮檢基議員、葉偉明議員以及黃成智議員有關立法會財務委員會審核 2011-12 年度財政年度開支預算的提問時，交代了新空管系統的工作進度。回覆指出在完成系統驗收和總合測試及航空交通管制人員培訓後，新的航空交通管制中心預計於 2013 年年底啟用。	二
2011年10月	運房局在立法會經濟發展事務委員會就行政長官 2011-2012 年度施政報告內的相關政策措施作出簡報的文件中，交代了新的航空交通管制中心的工作進展。文件指出，新空管系統會在二零一二至二零一三年進行安裝、驗收和整合測試、技術和操作培訓等工作。如培訓和系統可靠程度測試等工作順利完成，新空管中心最早可望在二零一三年年底前使用。	三
2013年1月	運房局在立法會經濟發展事務委員會就行政長官 2013 年度施政報告內的相關政策措施作出簡報的文件中，交代了新的航空交通管制中心的工作進展。文件指出，民航處現正陸續展開新空管系統的安裝和驗收工作。民航處會就新空管系統進行整合和試行測試，並為各空管人員提供技術和操作培訓。待上述工作順利完成後，新的航空交通管制中心預計約在 2014 年第二季投入服務。	四
2013年3月	民航處處長在回答王國興議員有關立法會財務委員會審核 2013-14 年度財政年度開支預算的提問時，交代了新空管系統的工作進度。回覆指出新的航空交通管制中心的建造工程於 2011 年 12 月完成，而新管制系統的安裝工程正在進行。如系統整合和測試的效果以及操作和技術人員的培訓情況理想，新管制中心預期可於 2014 年開始運作。	五
2013年7月 22日	運房局就立法會經濟發展事務委員會轉達范國威議員 2013 年 7 月 9 日的來信作書面回覆，當中交代了民航處為航空交通管制系統進行合約更改的情況，以及新空管中心的啟用日期。回覆指出由於民航處新總部大樓之「設計及建造」工程招標工作延誤，加上其中一組系統，即第三代航空交通管制系統，需要進行優化，令系統的測試和評估工作較預期的時間長，以致新空管中心未能依照原定的時間表在 2012 年年底啟用。第三代航空交通管制系統預計最早可於 2014 年首季完成各項優化工程及功能測試。其後，新空管系統將陸續展	六

日期	詳情	附件
	<p>開全面的測試和技術人員培訓等工作，預計新空管中心最快可於 2014 年下半年正式啟用。</p> <p>回覆亦指出系統的優化項目是為配合國際間航空交通管理標準的提升及《國際民航組織》於「全球空中航行計劃」內提出的最新要求。有關優化項目分兩個階段進行，第一階段所需費用為港幣 4 千萬元，項目包括增強空中交通流量管理及人機介面的相關功能及增加模擬機訓練席位的數目等。民航處正積極準備第二階段的優化項目。所有優化項目所牽涉的合約更改，嚴格按照特區政府《物流供應及採購規例》的規定進行，並需獲得政府物流服務署批准。更新空管系統的工作(包括上述的優化項目)的總開支不會超出所批預算的上限。</p>	
2013 年 7 月 22 日	<p>運房局就立法會經濟發展事務委員會轉達鄧家彪議員 2013 年 7 月 11 日的來信作書面回覆，當中交代了民航處新空管中心的啟用日期。回覆指出由於民航處新總部大樓之「設計及建造」工程招標工作延誤，加上其中一組系統，即第三代航空交通管制系統，需要進行優化，令系統的測試和評估工作較預期的時間長，以致新空管中心未能依照原定的時間表在 2012 年年底啟用。第三代航空交通管制系統預計最早可於 2014 年首季完成各項優化工程及功能測試。其後，新空管系統將陸續展開全面的測試和技術人員培訓等工作，預計新空管中心最快可於 2014 年下半年正式啟用。</p>	七
2014 年 1 月	<p>運房局在立法會經濟發展事務委員會就行政長官 2014 年度施政報告內的相關政策措施作出簡報的文件中，交代了新的航空交通管制中心的工作進展。文件指出，民航處正更新其航空交通管制系統，以維持高效的航空交通管理，鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。新系統於適當測試後，預計於 2015 年初啟用。</p>	八

審核 2010-11 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)028

問題編號

1133

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

航空交通工程及標準部現正推行航空交通管制(空管)系統的更換工作。為此，政府可否告知本委員會：

- (a) 更換新空管系統的進度如何？
- (b) 更換是項系統，會否為民航處帶來額外的開支？例如，提供訓練予員工，以學習新系統的運作？

提問人： 湯家驊議員

答覆：

- (a) 民航處現正與政府物流服務署就購置新空管系統緊密合作，進度令人滿意。預期新設備／系統將於 2010 年年底起分期附運。預計在新空管系統順利完成安裝、測試和驗收後，新空管中心可在 2013 年年底啟用。
- (b) 新空管系統可提高民航處航空交通管制服務的效率及處理能力。當局正制訂全面的培訓計劃，以確保所有技術及操作人員熟悉新空管系統的運作。由於已預留撥款供設備承辦商提供技術及操作訓練，因此無須額外撥款。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

16.3.2010

審核 2011-12 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)005

問題編號

1206

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就提升現時跑道的升降容量工作，當局可否告知本委員會：過去兩個年度(即 2009-10 至 2010-11 年度)相關工作的具體內容、涉及的開支和人手、所帶來升降量的提升比率；有否評估相關工作的成效；若有，結果為何；預計在 2011-12 年度的相關工作和開支為何？

提問人： 馮檢基議員

答覆：

- (a) 民航處繼續採取以下多項措施，提高香港國際機場(香港機場)跑道的航機升降容量：
- (i) 在 2010 年採用了新的抵港航機排序系統，更有效安排抵港航機的次序；
 - (ii) 現正檢討航空交通管制(空管)程序，以便在 2011 年開設一個新的空管崗位，以分擔現有空管崗位的工作；
 - (iii) 採購新空管系統的工作進度理想，預計新系統可於 2013 年年底投入運作；以及
 - (iv) 已簡化空管培訓課程，加強課程效益。
- (b) 經我們不斷努力，香港機場跑道的航機升降容量已由 2009 年年初每小時 56 班，增加至目前每小時 60 班。目前每日 1 256 班的升降容量，足以處理預計 2011 年全年 325 000 班的航班升降量。

為了應付交通流量進一步增長，我們會在 2011 年年底把香港機場現有兩條跑道的升降容量提高至每小時 62 班，並在 2015 年年底前逐步增加至每小時 68 班。機場的處理能力預料可應付直至 2020 年航空交通的預計需求。

- (c) 使用新的空管系統，將可達到上述增加跑道升降容量的目的，而更換系統的費用為 15.65 億元。就人力資源而言，在 2009-10 年度和 2010-11 年度已開設 35 個航空交通管制人員職位。這些新增職位的每年員工開支，按薪級中點估計的年薪值為 2,441 萬元，而 2011-12 年度所需的培訓撥款為 1,350 萬元。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 17.3.2011

審核 2011-12 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)007

問題編號

1441

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處 分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就「完成民航處新總部內航空交通控制中心……的詳細設計」，當局能否告知本委員會：

- i. 何時向立法會提交上述計劃的內容及時間表；
- ii. 工程涉及的開支為何；以及
- iii. 會否因此而增聘公務員，若會，詳情為何。

提問人： 葉偉明議員

答覆：

- i.及 ii. 就兩項工程涉及更換香港國際機場現有的航空交通管制系統，以及在機場島興建民航處新總部及航空交通管制中心，以容納新的航空交通管制系統及其他民航處設施(包括辦公室)，財務委員會分別在 2007 年 5 月及 2008 年 1 月批准撥款 15.65 億元及按付款當日價格計算的 19.97 億元，以更換航空交通管制系統及興建民航處新總部。

民航處新總部的建築工程將於 2012 年年底完成。在完成系統驗收和總合測試及航空交通管制人員培訓後，新的航空交通管制中心預計於 2013 年年底啟用。

由於航空交通管制中心、儀器室及工場是整個總部大樓的一部分，所以我們沒有個別詳細設計的開支分項數字。在 2011-12 年度更換航空交通管制系統和興建民航處新總部的預計開支，分別為 1.3 億元及 4.7 億元。

- iii. 當局於 2007 年批准開設 1 個首長級編外職位，負責監督興建民航處新總部大樓和更換航空交通管制系統的工程。另外，因工程需要，也開設了 21 個有時限的職位，包括 2 個一級航空交通管制主任、17 個二級航空交通管制主任及 2 個電子工程師。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 17.3.2011

管制人員的答覆

總目： 28 - 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (a) 就第 14 段，「香港國際機場……跑道的公布升降容量會在 2011 年由每小時 60 班增至 62 班」。當局會否增加人力資源、設備儀器和資金，用以應付航班增加的情況；若會，詳情為何？
- (b) 當局估計來年每小時只增加兩班航班，估計是否過於保守？
- (c) 就第 16 段，當局有何措施「繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量」？涉及開支為何？

提問人： 葉偉明議員

答覆：

- (a) 民航處繼續採取以下多項措施，提高香港國際機場(香港機場)跑道的航機升降容量：
- (i) 在 2010 年採用了新的抵港航機排序系統，更有效安排抵港航機的次序；
 - (ii) 現正檢討航空交通管制(空管)程序，以便在 2011 年開設一個新的空管崗位，以分擔現有空管崗位的工作；
 - (iii) 採購新空管系統的工作進度理想，預計新系統可於 2013 年年底投入運作；以及
 - (iv) 已簡化空管培訓課程，加強課程效益。
- (b) 經我們不斷努力，香港機場跑道的航機升降容量已由 2009 年年初每小時 56 班，增加至目前每小時 60 班。目前每日 1 256 班的升降容量，足以處理預計 2011 年全年 325 000 班的航班升降量。

為了應付交通流量進一步增長，我們會在 2011 年年底把香港機場現有兩條跑道的升降容量提高至每小時 62 班，並在 2015 年年底逐步增加至每小時 68 班。機場的處理能力預料可應付直至 2020 年航空交通的預計需求。

- (c) 使用新的空管系統，將可達到上述增加跑道升降容量的目的，而更換系統的費用為 15.65 億元。就人力資源而言，在 2009-10 年度和 2010-11 年度已開設 35 個航空交通管制人員職位。這些新增職位的每年員工開支，按薪級中點估計的年薪值為 2,441 萬元，而 2011-12 年度所需的培訓撥款為 1,350 萬元。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 17.3.2011

審核 2011-12 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)011

問題編號

1006

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為逐步提高跑道的升降容量至 2015 年的每小時 68 架次，當局去年稱會推出一系列措施，包括就新航空交通管理運作程序進行評估、加強新運作程序的熟習、採購新航空交通管制系統及加強培訓航空交通管制員等，有關的工作進度及涉及的資源為何？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

民航處繼續採取以下多項措施，提高香港國際機場(香港機場)跑道的航機升降容量：

- (a) 在 2010 年採用新的抵港航機排序系統，更有效安排抵港航機的次序；
- (b) 現正檢討航空交通管制(空管)程序，以便在 2011 年開設一個新的空管崗位，以分擔現有空管崗位的工作；
- (c) 採購新空管系統的工作進度理想，預計新系統可於 2013 年年底前投入運作；以及
- (d) 已簡化空管培訓課程，加強課程效益。

經我們不斷努力，香港機場跑道的航機升降容量已由 2009 年年初每小時 56 班，增加至目前每小時 60 班，更會在 2011 年年底前提高至每小時 62 班，並在 2015 年年底前逐步增加至每小時 68 班。

使用新的空管系統，將可達到上述增加跑道升降容量的目的，而更換系統的費用為 15.65 億元。就人力資源而言，在 2009-10 年度和 2010-11 年度已開設 35 個航空交通管制人員職位。這些新增職位的每年員工開支，按薪級中點估計的年薪值為 2,441 萬元，而 2011-12 年度所需的培訓撥款為 1,350 萬元。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 15.3.2011

審核 2011-12 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)025

問題編號

0292

管制人員的答覆

總目： 28 - 民航處

分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就 2011-12 年度需要特別留意的事項提及民航處新總部內航空交通管制中心、儀器室和工場的詳細設計，請告知預計完成日期為何；上述每項項目分別所涉開支為何。

提問人： 黃成智議員

答覆：

我們正在敲定民航處新總部的詳細設計，包括新的航空交通管制中心、儀器室及工場。民航處新總部的建築工程將於 2012 年年底完成。輔以儀器室及工場的新航空交通管制中心預計在系統驗收和整合測試以及管制員訓練完成後，可在 2013 年年底啟用。

按付款當日價格計算，興建民航處新總部的核准工程預算為 19.97 億元，2011-12 年度的預算開支為 4.7 億元。此外，更換航空交通管制系統(系統更換後將設於民航處新總部內)的核准開支預算為 15.65 億元，2011-12 年度的預算開支為 1.3 億元。航空交通管制中心、儀器室及工場屬整幢總部大樓的一部分，故我們並無其詳細設計所涉及開支的分項數字。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

17.3.2011

二零一一年十月十四日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會

運輸及房屋局運輸科的施政綱領

引言

本文件旨在闡述在二零一一至一二年施政綱領中，空運與航運範疇將持續推行的措施。民航方面，我們一直鞏固香港作為國際和區域航空樞紐的地位，着重擴大我們的民航安排，提升跑道航機升降量，改善機場的基建設施，以及加強機場與珠江三角洲(珠三角)的聯繫。航運方面，我們的政策目標是提高香港港口的競爭力，並鞏固香港作為國際航運中心的地位。

二零一一至一二年施政綱領

持續推行的措施

2. 我們會繼續推行多項現行的措施，包括：

第一章—發展基建 繁榮經濟

(a) 繼續與機場管理局共同推進《香港國際機場 2030 規劃大綱》。

- 香港國際機場的跑道必須提供充足的容量，以處理預期增長的航空運輸量。二零一一年六月三日至九月二日期間，機場管理局(機管局)就《香港國際機場2030規劃大綱》所述的兩個發展方案，諮詢公眾和持份者。我們預期，機管局會在二零一一年年底就未來路向，向政府提交報告。屆時，政府會仔細考慮該報告，以確定下一階段工作，包括融資安排、詳細工程設計，以及法定環境影響評估工作。政府和機管局會與持份者保持聯絡，並進行適當諮詢。

- (b) 採取措施改善航空交通管理，包括為往來香港與華東地區的航機開闢一條新航道，並推行有關提升跑道航機升降容量的研究建議，包括改善香港國際機場現有基礎設施、航空交通管制及飛程序。
- 為了促進民航業的長遠發展，民航處會繼續與中國民用航空局(中國民航局)和澳門民航局協商，以改善珠三角區內空域的使用和航空交通管理的協調工作。經過三方共同努力，新的移交點已在二零一一年九月二十二日在香港以西設立，供飛越香港飛行情報區前往內地的航班使用，以減輕現有兩個移交點的壓力。
 - 三方在二零一一年八月三十一日舉行會議，繼續就珠三角空管程序與空域結構商討優化措施。會議按“統一規劃、統一標準、統一程序”的原則審議了下一階段的工作計劃，以改善區內的空域規劃和航空交通管理。三方同意進一步細化完善廣州和南珠三角終端區規劃方案，並加快推進相關軟硬件設備的建設，加強三方運行層面協調，持續優化解決實際運行需要。三方亦同意專題研究論證在南珠三角終端區運行上使用統一標準的可行性和實施安排。有關空域改善措施可充分照顧珠三角區內機場的未來發展，包括假如香港國際機場興建第三條跑道後的運作模式。
 - 另外，我們會繼續與中國民航局商討開闢一條新航道，供往來香港與華東地區的航機使用。
 - 隨着香港國際機場的航機升降量逐步增加至二零一五年的每小時68架次，機管局正落實機場飛行區中場範圍發展計劃，提供額外的飛機停泊位及新的機場客運廊，盡量使用現有兩條跑道的容量，將機場的處理能力增加至每年7,000萬客運人次和600萬公噸貨運量，預計可應付直至二零二零年的空運需求。第一期計劃的前期工程已在二零一一年八月展開，主要工程預計在二零一二年第一季動工，二零一五年第三季完成。
 - 另外，新空運貨站的工程預計於二零一三年年初完成。該項目能提升機場貨物處理量50%至每年740萬公噸。我們預期新空運貨站落成後，會為空運業帶來更多競爭，這亦有助提高香港國際機場的競爭力。

(c) 繼續推動香港國際機場與深圳機場更緊密合作，包括進一步規劃港深西部快速軌道作為多功能的跨境鐵路，以配合深圳前海和新界西北的規劃發展並發揮兩地機場的優勢互補。

- 港深西部快速軌道將規劃成多功能的跨境鐵路，支持香港國際機場與深圳機場更緊密合作，也配合深圳前海和新界洪水橋的發展。《鐵路發展策略2000》檢討及修訂研究已經展開，將會制訂本港性的鐵路發展藍圖，研究包括港深西部快速軌道。現時，深圳前海開發獲納入《國家十二五規劃》，目標是在2020年建成亞太地區重要的生產性服務業中心，作為粵港現代服務業創新合作示範區。「洪水橋新發展區規劃及工程研究」已經展開，將協助制訂洪水橋新發展區的發展建議。我們會因應以上規劃參數的最新變化，正進一步規劃港深西部快速軌道，包括走線方案、鐵路功能、車站位置、服務水平、接駁港深兩地鐵路網絡等事宜。

(d) 不時檢討航空服務的需求，並繼續制訂合適的發展策略，以支持民航業持續增長和發展。

- 二零一零至一一年度，我們與七個民航伙伴檢討並擴大了有關的民航安排，以提供更多機會支持民航業的增長和發展。
- 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

(e) 繼續協助機場管理局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠江三角洲的聯繫。

- 來往香港國際機場與珠三角的渡輪航線在二零零三年九月投入服務，現時每年接載超過200萬名過境旅客。現時共有八條航線來往機場與澳門外港客運碼頭及氹仔、蛇口、深圳福永、東莞、中山、珠海(九州港)和南沙。
- 為了進一步加強香港國際機場與珠三角的聯繫，新建的海天客運碼頭於二零零九年十二月使用。機管局會致力開拓到珠三角的新航點和增加現有航線的班次。

(f) 更換民航處的航空交通管制系統，並在機場島興建民航處新總部，以支持民航業的長遠發展。

- 民航處於二零零七年五月及二零零八年一月獲立法會批准撥款後，現正更換現有的航空交通管制系統，以及在機場島興建民航處新總部，以提升部門的工作效率和支持航空業的長遠發展。新總部的建造工程預計在二零一二年年底完成。為新的航空交通管制中心(空管中心)採購新空管系統方面，八項公開招標工作其中五項已經完成，餘下三份合約預計在二零一一年年底前批出。新空管系統會在二零一二至二零一三年進行安裝、驗收和整合測試、技術和操作培訓等工作。如培訓和系統可靠程度測試等工作順利完成，新空管中心最早可望在二零一三年年底前使用。

(g) 跟進檢討空運牌照局規管本地航空公司的架構後提出的建議。

- 空運牌照局根據《空運(航空服務牌照)規例》(第448A章)成立，負責發牌予本地航空公司營運香港往來世界其他地方的定期航班。有關持份者普遍支持改善牌照局規管架構的建議。該等建議亦已作出修訂，以回應他們的關注。我們計劃在二零一一年第四季向立法會提交上述法例修訂建議。

(h) 鼓勵航運業利用香港的航運服務。

- 中央政府在本年三月公布的《國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》(《國家十二五規劃》)中，明確支持香港鞏固和提升國際航運中心的地位。多年來，香港已凝聚了具規模的航運服務群組，在船舶管理、船務經紀、海事保險、海事仲裁及船舶融資等範疇，提供既全面又優質的服務。我們的體制也具備多項優勢，例如港口屬自由港、稅制簡單且稅率低、資訊和資金能夠自由流通等。在這背景下，政府會繼續與業界攜手推動航運業進一步發展。我們會繼續支援業界培訓人才，以及在本地和海外進行推廣活動，協助業界把握內地及亞太市場航運業務日趨蓬勃所帶來的機遇。

(i) *落實措施以提高香港港口的競爭力。*

- 我們會繼續與業界緊密合作，落實各種措施，以加強港口的競爭力。
- 隨着八號幹線於二零零九年年底正式開通，我們物色了共約30公頃原為建築工地的土地，作港口後勤用途，以配合業界的運作需要。自二零一零年年底起，我們已逐步以短期租約的形式，在市場推出該批土地。直至今年八月底為止，葵青區內已有超過95公頃的土地出租作港口後勤用途。
- 我們繼續進行海床挖深工程，把葵青貨櫃碼頭港池及其進出航道的水深增至17米，以便新一代超大型貨櫃輪能夠隨時進出本港港口。有關工程預計於二零一六年竣工。我們也正在積極進行在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的可行性研究，初步可行性研究會評估有關建議在技術上是否可行和環境上是否可接受。與此同時，我們也在進行“香港港口發展策略2030研究”，以更新港口貨運量預測，並就如何更有效使用現有港口設施和港口未來發展計劃進行檢討。待上述兩項研究於二零一二年年底完成後，我們會因應研究的結果、屆時全球及本地的經濟情況、香港港口業的表現、以及持份者的意見等，以決定是否需要興建十號貨櫃碼頭及有關時間表。

(j) *在葵青區提供合適的用地，以促進物流業羣組及高增值的第三方物流服務在香港的發展；同時按物流業的需求，以及全球和本地的經濟情況，留意大嶼山物流園的發展。*

- 內地與亞洲持續的經濟發展，以及日趨頻繁的貿易活動，帶動了對優質物流服務的需求不斷上升。香港具備優厚條件，透過提供高增值的物流服務把握這些發展機會。《國家十二五規劃》也明確表示，支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。為了支持業界朝着這方向發展，我們會繼續在葵青區提供用地，發展現代化的物流中心，以迎合第三方物流服務提供者現今的運作需要。我們已於二零一零年十二月，把青衣一幅佔地約2.4公頃的土地，以公開招標的形式批出作此用途，批租年期為50年。我們計劃在二零一一年第四季，按照相約的地契條款推出另一幅位於青衣並同為2.4公頃的物流用地，有關條款會訂明該土地只限於與物流及貨運代理服務有關的用途。

- 我們會繼續物色和評估其他用地作物流用途的可行性。我們也會密切留意物流業界的發展需要，當中包括全球和本地的經濟情況，以及香港應如何定位，以把握內地經濟高速增長帶來的機會。

委員意見

3. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸科
二零一一年十月

2013 年施政報告

運輸及房屋局的政策措施：經濟發展

理念

航運、物流和航空業總體共佔本地生產總值約 6% (1 050 億港元)。政府十分重視本港港口、航運及物流業的發展，它們提供約 20 萬個職位。國家亦明確表示，支持香港鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，以及發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場，亦是全球十大最繁忙的客運機場之一。現時，約有 100 家航空公司每周提供約 6 700 航班，來往香港及約 170 個航點。在機場島上工作的人數大約為 65 000 人，而在機場島以外由航空業間接及連帶創造的職位更是以倍計。

2. 特區政府致力鞏固香港作為國際航空和航運中心以及區域物流樞紐的領先地位。我們會繼續提升香港處理航空客貨運的能力，定期檢討本地航空服務的需求，完善本地航空公司的規管架構，並維持高效的航空交通管理。政府亦會與業界合作，共同推動提升香港航運服務業，並會因應貨物吞吐量的增長，適時提供港口及相關基礎設施，以維持香港港口的競爭力。

新措施

3. 特首在施政報告中宣布成立「經濟發展委員會」，從促進長遠發展的整體策略和政策層面，檢視有助經濟進一步發展的行業；委員會下設多個小組，包括「航運業小組」，負責向政府提出具體建議。我們會因應小組成立，以及正進行的兩項顧問研究報告即《香港港口發展策略 2030 研究》及《提升香港作為國際航運中心地位》的結果，全面檢視現時支持航運和港口物流發展的政策配套和組織架構，包括如何調整和強化運輸及房屋局和海事處的工作，及三個相關諮詢機構，即香港航運發展局、香港港口發展局和香港物流發展局的職能配合，務求更有效地推動行業的長遠發展和提升香港作為航運中心的地位。

持續推行的措施

鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位

改善香港國際機場的基礎設施、更換民航處的航空交通管制系統及興建民航處新總部

4. 為了應付至 2020 年的航空交通客貨量的需求，機場管理局(機管局)正落實機場中場區範圍發展計劃，包括建造一座客運廊、20 個停機位、連接一號客運大樓的旅客捷運系統、一條跨場滑行道，以及其他相關設施。工程預計在 2015 年年中完成。

5. 另外，新空運貨站的工程預計於 2013 年落成使用。該項目能提升機場貨物處理量 50%至每年 740 萬公噸。為配合中期發展策略，機管局亦會在西停機坪興建 16 個停機位，將於 2014 年年底分兩階段完成。

6. 民航處於 2007 年 5 月及 2008 年 1 月獲立法會批准撥款，用以更換現有的航空交通管制系統，以及在機場島興建民航處新總部，從而提升部門的工作效率和支持航空業的長遠發展。新總部的建造工程已於 2012 年年中完成，而民航處各分部(除了航空交通管理分部)已於 2012 年年底分批遷往新總部辦公。

7. 就更換現有的航空交通管制系統方面，民航處現正陸續展開新空管系統的安裝和驗收工作。民航處會就新空管系統進行整合和試行測試，並為各空管人員提供技術和操作培訓。待上述工作順利完成後，新的航空交通管制中心預計約在 2014 年第二季投入服務。

擴建香港國際機場成為三跑道系統

8. 對外連繫是加強香港的競爭力和香港作為國際商業及航空中心地位的關鍵。長遠而言，確保香港國際機場的跑道能提供充足的容量，以處理預期增長的航空運輸量至為重要。政府已原則上批准了採納三跑道方案，作為香港國際機場的未來發展規劃方向。機管局現正著手有關的規劃工作，當中包括因應環保署署長在 2012 年 8 月發出的研究概要進行全面的環境影響評估，預計環境影響評估需時約兩年完成。政府和機管局會在過程中與各持份

者保持溝通及諮詢他們的意見。與此同時，機管局會進行設計細節和融資安排等的規劃事項，待相關規劃報告和評估資料齊備後，政府會就是否落實發展三跑道系統作出最後決定。

9. 根據機管局的建議，預期當三跑道系統於 2023 年落成啟用後，可應付最少至 2030 年的航空交通需求。屆時每年的客運量、貨運量和航空交通量，將會由目前的 5 650 萬人次、400 萬公噸和 35.2 萬架次，分別增加至 9 700 萬人次、890 萬公噸和 60.2 萬架次。

不時檢討航空服務的需求

10. 在 2012 年，我們與新的民航伙伴(塞舌爾共和國)完成民航談判，並草簽了民航協定。另外，我們亦與八個民航伙伴(盧森堡、印度、哈薩克斯坦、蒙古、內地、俄羅斯、大韓民國及沙特阿拉伯)檢討並擴大了有關的民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。

11. 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

跟進檢討空運牌照局規管本地航空公司的架構後提出的建議

12. 空運牌照局根據《空運(航空服務牌照)規例》(第 448A 章)成立，負責發牌予本地航空公司營運香港往來世界其他地方的定期航班。立法會於 2011 年通過有關改善空運牌照局規管架構的法例修訂。我們已就新規管架構制定程序指引，以便新申請人及現有牌照持有人根據新規管架構的規定作出申請。此外，為協助牌照局履行新規管架構的職責，我們正進行聘請獨立顧問公司的招標工作。待顧問公司的招聘程序完成後，預期可在 2013 年初推行新規管架構。

採取措施改善航空交通管理

13. 為了促進民航業的長遠發展，民航處將繼續與中國民用航空局和澳門民航局協商，改善珠三角地區的空域規劃和航空交通管理的協調工作。三方在 2012 年 6 月舉行了最新一輪會議，並同

意按照早前訂立的“統一規劃、統一標準、統一程序”的工作目標和計劃，繼續推展各項措施以優化空域的使用和加強三地空管單位的溝通和協調，如改良現行飛行程序及航道，和建設相關的軟硬件設備如航空訊息交換平台等。三方亦同意按計劃繼續推動南珠三角終端區規劃方案，以取消區內空域限制及提升區內航空運輸能力。這些措施亦可充分照顧珠三角地區各機場的未來發展，包括香港國際機場興建第三條跑道後的運作模式。

鞏固及提升香港作為國際航運中心及區域物流樞紐

港口和航運發展

14. 香港位於遠東貿易航道要衝，且地處正在迅速發展的亞太區中心，是區內的樞紐港和國際航運中心。香港港口提供航班頻密且覆蓋面廣的班輪服務，每星期約有 410 班集裝箱班輪服務，航線遍達全球約 520 個目的地，加上一流的機場和陸路跨境口岸和運輸設施，令香港成為具備廣闊服務網絡的區域樞紐港。

15. 此外，香港現時約有 700 多間公司與航運業務有關，能夠提供多元化和國際化的航運服務。香港除了是船東的集中地，海事保險和國際仲裁服務的市場也很成熟，世界最出名的船級社都在香港設有辦事處。香港船舶註冊噸位也持續上升。根據 2012 年 11 月由丹麥船東協會出版的丹麥航運統計數字 (Danish Shipping Statistics)，香港已躍升至全球排行第三的船舶註冊地。截至 2012 年 12 月底，香港船舶註冊的總註冊噸位 7 890 萬，船隻數目 2 193 艘，較去年同期增長 15%。

16. 香港是一個深水港，為了保持香港港口的競爭力，我們計劃在今年稍後就一項工程向立法會申請撥款，把葵青貨櫃港池及其進港航道的水深由現時的 15 米挖深至 17 米，令新一代特大貨櫃船能夠不受潮汐限制地進出葵青貨櫃碼頭。如撥款申請獲得通過，有關工程預計於 2016 年竣工。

17. 我們正進行在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的初步可行性研究及「香港港口發展策略 2030 研究」；兩項研究預計於未來數月內完成，我們會因應研究結果、全球及本地經濟情況、港口業的表現、及持份者的意見等，決定是否需要興建十號貨櫃碼頭。

18. 為配合國家十二五對香港的支持，以及香港作為國際航運中心的發展藍圖，我們快將完成《提升香港作為國際航運中心地位》的顧問研究，該研究檢視本港相對於其他航運中心所擁有的優勢和面對的挑戰，並分析與航運相關的航運服務業的發展潛力，當中包括船舶管理、融資、保險、法律、仲裁，以至船舶經紀、租賃等。研究在參考了其他國際航運中心採取的政策和措施後，會因應未來的機遇和挑戰，就香港作為國際航運中心的發展路向提出建議。研究將於今年上半年完成。

19. 與此同時，政府一直透過香港航運發展局，與業界合作推動海事人才培訓工作，在業界支持下，設立了多項海事人才培訓及資助計劃，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位，當中包括培訓專業航運服務人才的獎學金計劃，及培訓遠洋高級船員及船舶維修技術人員的獎勵計劃。至今受惠人數超過 850 人。我們會繼續支援業界培訓人才。

20. 此外，由於航運業屬國際性質的業務，航運公司較其他納稅人士容易受到雙重徵稅，為加強香港作為國際航運中心的地位，並改善香港航運業界的國際競爭力，香港已經與 34 個主要貿易伙伴就航運入息作出雙重課稅寬免安排，我們會繼續積極地與其他貿易伙伴商討訂立有關寬免安排。

21. 香港的服務業發展成熟並有深厚的基礎。我們會充分利用香港的優勢，包括我們的法治和司法制度、資金和資訊自由發達、通關便捷等條件，致力發展香港的航運服務業，為國際以及內地的航運業提供全面的支援，同時為香港創造更多的職位。

物流發展

22. 香港是區域物流樞紐，擁有自由港地位、四通八達及頻密的對外交通、便捷的多式聯運連接、高效的清關，以及完善的知識產權保護等優厚條件。近年，亞洲區內市場對高價值消費品的需求日增，已吸引不少品牌到香港設立區域分銷中心，把貨物儲存在香港，由第三方物流服務提供者按客戶要求對貨物進行綜合存貨管理、包裝、標籤、品質控制等優質和切合客戶獨特需要的物流服務，並適時和適量地將貨物配送到亞洲區內不同銷售點，以支援有關貨物的分銷網絡。這個發展趨勢加快了業界轉向提供高增值物流服務，亦有助鞏固香港作為區域物流樞紐的角色。

23. 為了支持業界在這方面的發展，我們已先後在青衣推出兩幅合共 4.8 公頃的物流用地，用作興建現代化的物流中心。現代化的物流中心不單提供倉儲服務，還提供一系列的高增值服務。這些物流中心採用電子和無線電頻率識別（RFID）等高技術精確地處理和記錄貨物，也有全自動設施和嚴密的保安系統處理貨物進出中心。我們將於今年年初於青衣推出第三幅約 2.1 公頃的物流用地。同時，我們正積極物色其他合適地點作現代物流發展。

24. 我們會繼續透過香港物流發展局，與業界攜手探討和推行有助促進行業發展的措施，包括人才培訓、科技應用、宣傳推廣等。在促進電子物流方面，政府向業界組織提供資助，進行「粵港和亞洲跨境供應鏈可視化的可行性研究」，分析提高跨境供應鏈透明度可以為業界帶來的經濟效益、技術上的可行性，以及商業上的營運模式。該研究正籌備進入第二階段的試驗計劃，將於今年內完成。研究結果將有助進一步探討如何更廣泛地透過電子平台提升供應鏈透明度，增強本地物流企業的競爭力。

推廣香港的區域地位

25. 我們於去年 11 月與香港貿易發展局合辦了第二屆「亞洲物流及航運會議」，吸引了約 1 300 位來自 21 個國家或地區和國內多個省市的業界精英和物流服務用家參與，凸顯香港作為區內重要物流樞紐和國際航運中心的地位，同時有助業界了解最新國際形勢及建立更多對外聯繫。我們計劃於今年下半年再舉辦同類型國際性會議，進一步鞏固香港作為樞紐和橋樑的角色。

26. 香港港口發展局和香港航運發展局剛於去年 11 月到大連訪問，向當地業界推廣香港作為國際航運中心所提供的各類航運及相關服務。我們會繼續與內地主要航運中心聯繫，充分利用優勢互補、互利共贏，為業界締造更大的商機。香港物流發展局將於今年上半年到歐洲訪問，向當地業界推廣香港在提供高增值物流服務方面的競爭優勢，吸引他們於香港成立區域分銷中心。我們會與業界結成伙伴，在本地和海外進行推廣活動，協助業界把握機遇。

27. 同時，我們會繼續優化香港各項海、陸、空交通的設施和加強不同設施之間的銜接，並與業界攜手合作，推動航運服務業

的發展，鞏固香港作為區內樞紐港和國際航運中心的地位。

海事管理

28. 因應去年 10 月 1 日南丫島撞船事故，行政長官已成立獨立的調查委員會對事件進行調查，並會在完成調查後向當局提出改善建議。在此期間，運輸及房屋局與海事處，以及業界正全面檢討現行對本地載客船隻和船員的規管制度及相關法例；海事處也在事發後採取了即時的措施，加強檢視和提升載客船隻的安全。在去年除夕夜的煙火匯演期間，海事處聯同其他執法單位採取新的管理措施，加強了載客船隻的安全要求。在未來數月，當局會繼續配合獨立委員會的調查工作，也會跟進調查委員會以及本地船隻諮詢委員會就海上安全提出的建議，以防日後再發生相類事故，回應公眾對海上交通安全的關注。

運輸及房屋局

運輸科

2013 年 1 月 16 日

審核 2013-14 年度

開支預算

答覆編號

THB(T)190

問題編號

4273

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在第 18 段，「策劃航空交通管制中心的搬遷事宜和推行航空交通管制系統的更換工作」方面，計劃的詳情、時間表，以及初步的開支為何。

提問人： 王國興議員

答覆：

有關計劃包括在民航處新總部大樓設立新的航空交通管制中心(管制中心)，以及更換現有航空交通管制系統(管制系統)，以應付不斷增加的航空交通需求。管制中心的建造工程於2011年12月完成，而新管制系統的安裝工程正在進行。管制系統更換工程至今已用開支約3.2億元。如系統整合和測試的效果以及操作和技術人員的培訓情況理想，新管制中心預期可於2014年開始運作。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

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)A 26/17/7 Pt. 9

電話 Tel.: (852) 3509 8241

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax : (852) 2524 9397

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會經濟發展事務委員會秘書處
(經辦人：宋沛賢先生)

宋先生：

民航處更換航空交通管制系統事宜

貴處7月9日的來信收悉。

特區政府一直以航空安全為首要的準則，並致力維持高效的航空交通管理，以鞏固香港作為國際航空中心的領先地位。民航處在更新航空交通管制系統的工作過程中，嚴格遵守特區政府制訂的《物料供應及採購規例》(《規例》)的規則及指定的程序，而有關系統亦完全符合航空交通管理的國際要求。

就范國威議員於來信中的提問，現詳細回覆如下。

新系統的採購

採購新空管系統的招標文件由民航處於2009年制定，並經政府物流服務署、律政司，及由財經事務及庫務局、政府物流服務署及律政司等代表組成的政府中央投標委員會審閱。有關係統的採購，是按照特區政府制訂的《規例》，以公開招標的方式進行。民航處在制定招標文件前，曾對同類系統進行全面的市場研究，並視察位於英國、澳洲、意大利、法國、挪威、廣州以及北京等地的大型空管中心，與當地空管人員交流，參考他們運作空管系統方面的意見及使用經驗，並將空管系統的最新技術及安全要求納入招標文件內。

新空管系統的標書評審，嚴格按照《規例》進行。民航處根據《規例》設立了一個由具備多年工程及空管經驗的人員組成的評審委員會(評審委員會)，負責評審標書。評審委員會包括一名領導委員會的總電子工程師，及一名高級電子工程師、三名電子工程師、一名高級評估主任、兩名高級航空交通管制主任、兩名航空交通管制主任及一名技術支援主任。

評審委員會採用《規例》訂明的評分制度評審標書，即分別以技術和價格兩部分評分，其中技術部分佔40%，價格部分佔60%，兩部分合計得分最高者中標。民航處在招標文件上已清楚列明以上的評審準則，供各有意投標者參閱。在評審過程中，評審委員會先計算各標書的技術分數。政府物流服務署在評審委員會完成標書的技術評分後，才提供標書的價格資料予評審委員會，計算標書的價格分數，以確保評審過程公平公正。民航處並沒有在招標過程中更改評審準則。

評審委員會在評審完成後將總分最高的標書推薦給由財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)主持，並包括財經事務及庫務局、政府物流服務署及律政司的代表所組成的政府中央投標委員會作最後審批及採納。由於美國雷神公司(Raytheon Company)提交的第三代航空交通管制系統

(Autotrac3) 的標書所得的總分最高，因此獲批合約。合約於2011年年初由政府物流服務署及美國雷神公司簽訂。

新系統的優化

鑑於航空交通和科技的迅速發展，為了配合國際間航空交通管理標準的提升，以及因應《國際民航組織》的最新空管指令，特別是配合該組織於2012年的第十二次空中航行會議中通過予以實施的「全球空中航行計劃」的相關要求，民航處新空管系統項目專責小組經深入研究後，建議優化新空管系統。有關優化項目分兩個階段進行。第一階段所需費用為港幣4千萬，項目包括增強空中交通流量管理及人機介面的相關功能，以及增加模擬機訓練席位的數目等。上述項目將可進一步配合香港航空交通的實際運作需要。民航處現正積極準備第二階段的優化項目的工作，以符合《國際民航組織》的全球空中航行計劃的相關要求。所有優化項目所牽涉的合約更改，嚴格按照《規例》進行，並需獲得政府物流服務署批准。更新空管系統的工作(包括有關優化項目)的總開支不會超出所批預算的上限。

新系統的穩定性

美國雷神公司所設計及生產的第三代航空交通管制系統，是經過嚴謹的評審標書過程後獲批的。美國雷神公司在航空交通管制及雷達系統設計及生產方面擁有超過五十年經驗。現時美國雷神公司的空管系統為不同國家(包括美國、杜拜及印度等)的民航部門採用。

民航處曾向印度機場管理局查詢，得悉印度新德里、孟買及清奈三個空管中心皆採用美國雷神公司的第三代航空交通管制系統，並於2011年相繼正式全面投入服務。印度機場管理局至今對系統的整體表現感到滿意。印度機場管理局更在2012年獲得簡氏航空交通管理運作效率獎

(Jane's 2012 ATC Operational Efficiency Award)¹和2013年全球航空展之卓越航空交通服務獎(ATC Global Awards 2013–Air Navigation Services)²。

在新空管中心正式投入運作前，民航處會就新系統進行詳細及嚴謹的功能測試，並根據國際航空安全管理標準及既定程序進行安全評審，確保新系統的運作安全、可靠和穩定。

新系統的功能

新空管系統每天可處理8000份航空計劃書的資料，約為目前民航處空管中心的系統的5倍。新系統可同時監察1500個空中或地面目標，是現有系統的1.5倍。除此之外，新系統採用多項新技術，當中包括(1)「多種傳感器融合追蹤」(Multi-sensor Tracking)技術，將收集得到的雷達和監察傳感器的資料融合處理；(2)「空中交通服務設施間數據通訊」(ATS Inter-facility Data Communication)技術，與鄰近航空交通管制中心互換空管資訊，協調移交航機管制的事宜；(3)配備準確的飛機航跡計算程式以提升衝突預報、警示及消解能力；(4)「全自動化電子飛行進程單」技術，自動顯示重要的航班資料予空管人員參考。

新空管中心的啟用日期

由於民航處新總部大樓之「設計及建造」工程招標工作延誤，加上其中一組系統，即第三代航空交通管制系統，需要進行優化，令系統的測試和評估工作較預期的時間長，以致新空管中心未能依照原定的時間表在2012年年底

¹ 獎項由IHS(Information Handling Services)轄下簡氏機場審查部所頒發，該機構為航空業內獨立並具公信力的平台。有關獎項旨在表彰和獎勵過去12個月在七個關鍵空中交通管制領域有良好表現的團體。印度機場管理局在2012年獲頒運作效率獎。

² 獎項是由全球航空展與航空交通管理雜誌聯合舉辦，旨在表彰和獎勵個人和組織推動航空交通管理行業向前邁進。

啟用。民航處正積極落實更新空管系統的工作。新空管中心內其餘六組主要系統的安裝工作已大致完成，驗收工作正在進行。

為了確保新系統運作安全、可靠及穩定，新空管中心的系統需要通過詳細的功能測試，以及根據國際航空安全管理標準及既定程序完成並通過有關的安全評審。第三代航空交通管制系統預計最早可於2014年首季完成各項優化工程及功能測試。其後，新空管系統將陸續展開全面的測試和技術人員培訓等工作，預計新空管中心最快可於2014年下半年正式啟用。

謝謝議員對有關問題的關注。

運輸及房屋局局長

(吳家進  代行)

2013年7月22日

副本抄送：民航處處長（經辦人：李天柱先生）

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)A 26/17/7 Pt. 9

電話 Tel.: (852) 3509 8241

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax : (852) 2524 9397

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會經濟發展事務委員會秘書處
(經辦人：宋沛賢先生)

宋先生：

民航處更換航空交通管制系統事宜

貴處7月11日的來信收悉。就鄧家彪議員的提問，本人獲授權回覆如下。

特區政府一直以航空安全為首要的準則，並致力維持高效的航空交通管理，以鞏固香港作為國際航空中心的領先地位。民航處在更新航空交通管制系統的工作過程中，嚴格遵守特區政府制訂的《物料供應及採購規例》(《規例》)的規則及指定的程序，而有關係統亦完全符合航空交通管理的國際要求。

民航處在制定新空管系統的招標文件前，曾對同類系統進行全面的市場研究，並視察位於英國、澳洲、意大利、法國、挪威、廣州以及北京等地的大型空管中心，與當地空管人員交流，參考他們運作空管系統方面的意見及使用經驗，並將空管系統的最新技術及安全要求納入招標文件內。

獲批合約的美國雷神公司 (Raytheon Company) 在航空交通管制及雷達系統設計及生產方面擁有超過五十年經驗。現時美國雷神公司的空管系統為不同國家(包括美國、杜拜及印度等)的民航部門採用。

民航處曾向印度機場管理局查詢，得悉印度新德里、孟買及清奈三個空管中心皆採用美國雷神公司的第三代航空交通管制系統，並於2011年相繼正式全面投入服務。印度機場管理局至今對系統的整體表現感到滿意。印度機場管理局更在2012年獲得簡氏航空交通管理運作效率獎 (Jane's 2012 ATC Operational Efficiency Award)¹和2013年全球航空展之卓越航空交通服務獎 (ATC Global Awards 2013–Air Navigation Services)²。

由於民航處新總部大樓之「設計及建造」工程招標工作延誤，加上其中一組系統，即第三代航空交通管制系統，需要進行優化，令系統的測試和評估工作較預期的時間長，以致新空管中心未能依照原定的時間表在2012年年底啟用。民航處正積極落實更新空管系統的工作。新空管中心內其餘六組主要系統的安裝工作已大致完成，驗收工作正在進行。

為了確保新系統運作安全、可靠及穩定，新空管中心的系統需要通過詳細的功能測試，以及根據國際航空安全管理標準及既定程序完成並通過有關的安全評審。第三代航空交通管制系統預計最早可於2014年首季完成各項優化工程及功能測試。其後，新空管系統將陸續展開全面的測試和技術人員培訓等工作，預計新空管中心最快可於2014年下半年正式啟用。

¹ 獎項由 IHS(Information Handling Services)轄下簡氏機場審查部所頒發，該機構為航空業內獨立並具公信力的平台。有關獎項旨在表彰和獎勵過去 12 個月在七個關鍵空中交通管制領域有良好表現的團體。印度機場管理局在 2012 年獲頒運作效率獎。

² 獎項是由全球航空展與航空交通管理雜誌聯合舉辦，旨在表彰和獎勵個人和組織推動航空交通管理行業向前邁進。

謝謝議員對有關問題的關注。

運輸及房屋局局長

(吳家進  代行)

2013年7月22日

副本抄送：民航處處長（經辦人：李天柱先生）

二零一四年一月二十七日會議
資料文件

立法會經濟發展事務委員會
二零一四年施政綱領
運輸及房屋局運輸科方面的政策措施

引言

本文件旨在闡述在二零一四年施政綱領中，政府將推行和持續推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和航運中心的地位。

香港國際航運和航空中心及全球發展大勢

2. 全球經濟發展的重心正在東移，世界航運運輸的中心也轉移至亞洲¹；全球四大最繁忙、吞吐量最高的港口當中，中國佔了其三，包括上海、深圳和香港，正朝著「航運大國」方向發展。中央政府在「十二、五」規劃中，明確支持香港鞏固和提升國際航運中心的地位，發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。
3. 政府已展開配合國家「十三、五」規劃的前期工作，研究如何進一步提升香港作為國際航運中心的地位，發展高端航運服務業、強化香港作為高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。研究範圍包括如何匯聚各地(包括內地與海外)航運企業，以香港為業務基地，使形成航運服務業和人才樞紐的戰略位置，同時配合國家進一步發展作為航運大國的目標，提供跳板作用，讓內地更多航運企業進入世界市場，強化香港成為亞洲重要的國際航運服務業中心。
4. 為把握發展機遇和實踐政策目標，香港透過善用其優越地位和制度優勢，致力增強競爭力、推動交通運輸基礎建設、加強人才培訓，走向高增值服務業和知識型經濟的發展，以配合內地以及亞洲地區的快速經濟增長和全球發展大趨勢。我們亦會因應貨物吞吐量的增長，致力提升港口及後勤設施的效能，以維持

¹ 在 2012 年，全球十大最高吞吐量的港口當中，亞洲佔 9 個，中國佔了 7 個，即：上海、香港、深圳、寧波—舟山、廣州、青島和天津。

香港港口的競爭力。

5. 民航方面，我們會繼續鞏固和提升香港作為國際航空樞紐的地位，重點工作包括加強航空業人才培訓及人力發展，全力推進三跑道系統建議，發展機場島北商業區，提升香港處理航空客貨運的能力，維持高效的航空交通管理，定期檢討本地航空服務的需求，並且增加香港國際機場與珠江三角洲地區的聯繫，及完善本地航空公司的規管架構。

新措施

6. 我們在2014年會推行的新措施見下文第7至第12段。

(a) *跟進顧問研究的結果，研究成立法定組織推動香港航運服務業的可行性。建議的新組織會負責推動航運服務多元化發展、培訓人才和進行政策研究等，以期鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。*

7. 香港航運發展局委託顧問進行的《提升香港作為國際航運中心地位》研究已經完成。研究分析認為，香港在軟實力有相當優勢；在區域層面，有潛力匯聚多元化高增值的航運服務，進一步吸引各地航運業界以香港為亞洲地區的首選據點。同時，香港也有條件為國內航運公司「走出去」的跳板，以及為海外企業進入內地市場提供服務，使香港成為一個對中國與亞太地區重要的國際航運服務中心。

8. 研究亦指出香港具備優勢發展高增值航運服務業，當中包括船舶註冊、管理、融資、海事保險、法律以及海事仲裁等，但要強化現行架構，建立專職人力資源，更積極主動地推動行業發展。顧問因此建議成立新的法定航運組織，推動香港航運產業的長遠發展，進行政策研究、人力培訓，和在區內和國際層面進行宣傳推廣，以鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。

9. 建議成立新的法定航運組織將有助推動落實政府訂定的發展策略和具體措施。業界（包括香港航運發展局和經濟發展委員會轄下的海運業分組）亦對顧問建議普遍表示支持。政府在來年會釐訂新組織的職能、財政安排、架構、運作模式等事宜的具體細節，以確定新組織在財政和操作上持續發展的可行性，以期盡早開展立法程序。在工作過程中，我們會諮詢業界和立法會。

(b) 在經濟發展委員會轄下航運業工作小組的支持下，我們將就成立民航訓練學院進行可行性研究，以期提高本地及海外航空業從業員的技術，從而為航空業培養人才，提升航空運輸的安全水平和效率，並進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。

10. 現時航空業界、專上教育機構、職業訓練局及民航處等，都有提供不同類型與航空相關的課程，給有志或已投身航空業的人士選擇修讀。特區政府一直致力鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。隨着民航業的持續迅速發展，香港需要加強航空業人才培訓，以應付當中帶來的機遇和挑戰。

11. 在經濟發展委員會轄下航運業工作小組的支持下，民航處將委託顧問公司就成立民航訓練學院進行可行性研究。根據初步構思，擬成立的民航訓練學院將為本地和海外有興趣或已從事與航空業有關行業的人士，提供職業或專業資格方面的培訓。

12. 有關可行性研究的籌備工作現已展開，研究範圍將包括評估本港及海外航空業現時及未來人力資源及培訓需求，以及籌建成立民航訓練學院的可行性及相關事宜，如學院的規模、所提供培訓的類型和水平、師資、與持分者(包括有關培訓機構)的互動和合作等。待可行性研究完成後，政府會就研究結果作出詳細考慮。

持續推行的措施

13. 此外，我們在2014年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第14至第41段。

人才培訓

(a) *推展海運及空運人才培訓基金下的措施，支持海運及空運業的人力發展。*

14. 立法會財務委員會於2014年1月10日通過撥款一億元成立海運及空運人才培訓基金，以便當局在未來五年(即2014-15至2018-19年度)繼續和優化現行的五項培訓和獎學金計劃，以及推行一系列新措施，以期一

- (a) 為航運和航空業吸引更多新血，擴大人才庫以紓緩從業員老化的問題；
- (b) 培訓不同專業領域的人員，以滿足行業的人才需求，特別是在提供高增值服務的範疇；以及
- (c) 提升行業的整體能力和專業水平，以增強香港作為國際航運中心的競爭力。

15. 今次資助的目標和範圍，除了鼓勵青年人修讀航空和航運專業和技能課程外，更特別包括扶助本地航運業界的人才培訓，以提升香港整體海上安全和專業水平。

16. 透過政府、業界及院校三方協作，我們會盡快訂定各項新措施的執行細節。我們的目標是在今年4月開始逐步推行各項資助/獎學計劃，以建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港航運和航空業的長遠發展。政府、業界及院校會分別為航運和航空有關的措施成立三方專責小組，負責監察及檢討相關措施的實效。

與航運相關措施

- (b) **與業內人士合作，鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。**

17. 在基建設施和營商環境方面，我們會繼續優化香港各項海、陸、空交通運輸設施和加強不同設施之間的銜接，以提升香港機場和港口處理貨運的能力和效率；並透過香港港口發展局、香港航運發展局和經濟發展委員會轄下的交通小組和海運業分組等平台，與業界攜手，到內地及海外宣傳推廣。為了加強香港作為航運中心的吸引力，政府也會繼續積極與貿易伙伴商討訂立涵蓋航運稅收的避免雙重課稅安排²，為業界締造更具競爭力的營商環境，並鼓勵更多船舶公司進駐香港或在香港設立分公司營運。

² 至目前為止，香港已與 37 個國家或地區達成涵蓋航運稅收的避免雙重課稅安排，包括奧地利、比利時、汶萊、加拿大、智利、捷克、中國內地、丹麥、法國、德國、根西島、匈牙利、印尼、愛爾蘭、意大利、日本、澤西島、韓國、科威特、列支敦士登、盧森堡、馬來西亞、馬耳他、墨西哥、荷蘭、新西蘭、挪威、葡萄牙、卡塔爾、新加坡、西班牙、斯里蘭卡、瑞士、泰國、英國、美國及越南。

18. 在對外推廣方面，香港港口發展局和香港航運發展局於去年分別到台北和上海訪問，向當地業界推廣香港航運業群組所提供的各類航運及相關服務。去年11月，我們舉辦了第三屆亞洲航運及物流研討會，吸引了超過1 600名本地、內地以至亞洲、歐、美不同國家地區等業界代表參與。我們計劃於今年6月到希臘參與大型國際航運展覽，向當地航運界推介香港在提供高增值服務業的優勢，例如船舶註冊、海事法律、仲裁、船舶管理、租賃和融資等，推介當地企業以香港作為拓展亞洲區航運業務的首選地點。

(c) 推行提高香港港口競爭力的措施。

19. 香港港口是全球最繁忙的港口之一，過去十年，每年平均處理的20呎標準集裝箱(TEU)超過2千2百萬個。我們會繼續優化港口設施、提升港口的處理能力，包括繼續監督在2013年8月開展的疏浚工程，將葵青貨櫃港池及相關航道的水深挖深至17.5米，讓新一代特大型貨櫃船能夠在任何潮汐情況下都可進出葵青貨櫃港。我們預期工程最快可於2015年年底完成。

20. 由於香港土地資源相當珍貴，政府和業界均認同要進一步理順和強化香港港口現有設施及後勤用地，以提升其效率，保持港口競爭力。因此，政府在來年會與業界緊密合作，檢視貨櫃碼頭設施和周邊用地的管理，共同尋求提升效率的可行方案，加強港口設施的能力，以應付港口未來的需求。

21. 關於香港港口的長遠發展，政府正進行兩項研究，包括《在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭的初步可行性研究》及《香港港口發展策略2030研究》。兩項研究快將完成，屆時，政府會參照社會需要和外圍經濟趨勢等因素，通盤考慮港口的長遠發展方向和策略。

與物流相關措施

(d) 撥出合適土地供發展現代物流設施，以促進在香港提供高增值的第三方物流服務。

22. 香港物流業正繼續朝着高增值服務的方向發展，成為高價值貨物的存貨管理和區域分銷中心。相比鄰近城市，香港在提供高增值服務方面具備優勢，包括我們快捷有效的多模式聯運網

絡、高效的機場和港口等運輸基建設施、享有自由港的地位和保護知識產權的良好法制、清關效率，以及在提供第三方物流服務方面已累積豐富經驗。

23. 內地消費市場快速發展，區內網上交易對高增值物流服務需求上升。為增加本港物流設施，協助物流業發展高增值服務，我們已於2013年5月在青衣批出一幅約兩公頃的專用物流土地。我們正就在屯門西預留的十公頃土地進行交通影響評估，以確定在該處發展物流設施的可行性。同時，我們會繼續物色合適土地，及考慮在規劃新發展區時預留土地，供發展現代物流設施，以配合物流業向提供高增值服務的方向發展。

與空運相關措施

(e) 與機場管理局攜手合作，研究加強機場客貨運處理能力和機場服務的措施。主要項目包括把香港國際機場擴建成為三跑道系統，以及落實機場飛行區中場範圍發展計劃。

24. 政府於2012年3月原則上批准機場管理局（機管局）採納三跑道系統作為香港國際機場（機場）的未來發展方案。機管局隨後積極展開規劃工作，包括法定環境影響評估（環評），相關設計細節，及財務安排。

25. 環評工作正按步就班進行，在過程中機管局亦一直與持分者緊密溝通，機管局預計整個環評程序可於今年第3季左右完成。若環評順利獲得通過及稍後獲得立法會撥款，機管局期望可盡快展開工程，爭取三跑道系統於2023年落成啟用。

26. 機管局預計當三跑道系統運作後，每年可處理的飛機起降量將由現時雙跑道系統的42萬架次增加至62萬架次。新增容量可滿足香港國際機場最少至2030年的航空交通需求。屆時，我們預計每年的客運量及貨運量，將由2012年的5 650萬人次及400萬公噸分別增加至不少於9 700萬人次及890萬公噸。

27. 此外，為了應付中短期的航空需求，提升機場每年可處理乘客量至7 000萬人次以及提升貨運處理量至600萬公噸的能力，機管局正展開中場範圍第一期發展工程，興建一座客運廊，提供額外飛機停泊位。有關項目已在2011年底開始，預計在2015年內分階段完成。與此同時，機管局亦已展開機場中場範圍第二

期發展的方案設計工作，研究增建額外停機位。此外，機管局亦會在西停機坪增建停機位，並於2014年年底分階段完成。當這些擴建工程全部完成後，飛機停泊位數目預計會增加三成多。

28. 隨着第三個機場空運貨站於2013年10月全面投入服務，機場的整體貨物處理量提升了每年260萬公噸，進一步鞏固香港作為國際及區域物流中心的地位。

(f) 與機場管理局協作，發展機場島北商業區。目的是考慮香港國際機場的未來發展（包括三跑道系統），以及與大嶼山和珠江三角洲西部地區的協同效應，使機場島北商業區可以發揮最大的發展潛力。

29. 為了支持香港的長遠經濟發展，我們會致力確保機場島上有限的土地得以充份利用。我們會聯同機管局加快推動機場北商業區的發展。在發展北商業區的同時，我們會考慮香港國際機場未來的擴展計劃，包括三跑道系統的規劃，以及與大嶼山發展的協同效應等，使機場北商業區的發展可以發揮最大的效益。去年12月17日，機管局董事會決定，機管局將會即時展開機場島北商業區的酒店發展工作，作為該區的首階段商業發展，並繼續積極推進北商業區整體發展計劃布局規劃大綱的工作。

(g) 協助機場管理局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠江三角洲地區的連繫。

30. 憑着綜合的多式聯運網絡，香港國際機場成為通往內地的主要門戶。旅客可經香港國際機場提供的跨境客車、轎車和客輪服務，來往珠三角和世界各地。去年，每日平均約有550班來回客車，往來香港國際機場與110個位於珠三角的城市和鄉鎮。

31. 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珠三角及澳門。現時，香港國際機場有八條跨境渡輪航線，提供每日80多班空海聯運快船服務來往蛇口、深圳福永、東莞、中山及珠海(九州港)、南沙和澳門的外港客運碼頭和氹仔。

32. 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、廣深港高速鐵路、屯門西繞道、以及屯門至赤鱸角連接

路等在未來相繼落成啟用，將進一步縮短內地旅客、貨物到香港國際機場的路程，加強香港與珠三角地區的聯繫。為使港珠澳大橋及香港國際機場能發揮更大的協同效應，以及便利三地的市民和旅客，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。

(h) 採取措施改善航空交通管理，包括善用空域，以及就航空交通管制系統推行改善措施。

33. 民航處將繼續採取措施改善航空交通管理，以應付持續增長的航機升降量。由香港民航處、中國民用航空局及澳門民航局成立的三方技術組於去年5月和12月舉行了新一輪工作層面的會議，繼續推進落實改善珠江三角洲空域管理的工作，包括優化飛行程序及航道、增設空管移交點、建立航空訊息交換平台及多機場放行系統等。此外，有鑑於航空交通及科技的迅速發展，並為了配合國際間航空交通管理的最新要求，民航處正更新其航空交通管制系統，以維持高效的航空交通管理，鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位。新系統於適當測試後，預計於2015年初啟用。

34. 過去一年，民航處透過各項改善航空交通管理的措施，已將航機升降量由每小時最高63架次提升至每小時最高65架次。民航處將繼續採取措施，將航機升降量按計劃於2015年進一步提升至每小時最高68架次，以應付需求。

(i) 與我們的民航伙伴檢討民航協定，以期進一步開放民航安排，從而支持本地民航業持續增長和發展。

35. 2013至14年度，我們與八個民航伙伴（比利時、卡塔爾、蒙古、緬甸、英國、孟加拉、南非及新西蘭）檢討並擴大了有關的民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。至今，香港已與62個國家地區簽署了民航協定。我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

(j) 支援空運牌照局規管本地航空公司的工作。

36. 《2011年空運（航空服務牌照（修訂）規例）》（簡稱「修訂規例」）於去年4月22日實施。修訂規例加強了牌照局的財務監管能力，並規定牌照持有人就具體事項向牌照局作出通報及提交周年財務報表等，令牌照局更有效地評估牌照持有人持續經營航空服務的能力。

37. 為確保新規管架構能順利推行，我們在修訂規例實施前已舉辦了簡介會，向牌照持有人介紹修訂規例的內容。過渡至新規管架構的運作安排順暢，所有原有的牌照均按修訂規例成功轉換為相關的新牌照。此外，牌照局已就新規管架構制定程序指引，以便新申請人及現有牌照持有人遵行規管架構的有關規定。

與海上安全相關措施

(k) 全面檢討現行的本地載客船隻規管機制，以加強海上安全。我們會考慮《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議。

38. 《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》在去年4月發表後，運輸及房屋局局長隨即在5月成立「海事處制度改革督導委員會」（督導委員會），跟進報告建議，以督導海事處進行全面的制度檢討和改革，並聚焦處理三方面工作，包括提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處運作模式和工作程序以及海事處的人力資源策略和培訓；又於6月成立調查小組，針對《調查委員會報告》內提述關於海事處人員在過往執行職務時可能涉及的具體問題，包括可能出現行政失當及失職等情況，對海事處進行內部調查，以找出責任所在，並確保調查工作全面、徹底及公平地進行。調查小組將於稍後向運輸及房屋局局長提交報告。

39. 為提升本地載客船隻的安全，海事處在去年11月底修訂工作守則，以落實第一階段的改善措施，包括加強船員瞭望的工作、備存應變部署表、檢討最低安全船員人數、加強救生衣的相關說明，以及於駕駛室裝設水密門警報器。這些措施將分階段在一年內落實。第二階段的工作已於今年展開，海事處會處理有關安裝航行設備和配備救生衣的改善措施，並會視乎業界需要，提供適當資助以協助他們配合提升海事安全的要求。該處正就有

關措施的推行細節諮詢業界。

40. 另外，就海事處運作模式及工作流程方面，效率促進組正協助海事處開展系統性檢討。第一期的檢討涵蓋本地船隻的發牌及監管程序的改善。該組正就第一期檢討擬備報告，稍後會向督導委員會滙報，經定案後，海事處會盡快落實建議。第二期檢討隨即在2月展開，海事處聯同效率促進組會檢視部門其他組別的工作和流程等。

41. 至於海事處專業人員人手長期短缺所產生的問題，督導委員會已同意海事處建議，即由處方調整兩個專業職系（即海事主任和驗船主任）的入職要求，以期盡早吸納年輕畢業生，並加強入職培訓，讓新入職人員在海事處透過在職訓練和適當培訓，以應付工作所需。海事處正積極推進建議。

委員意見

42. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸科
二零一四年一月