

(譯本)

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 1/15/951/49
來函檔號 Your Ref.: CB4/PL/EDEV

電話 Tel: (852) 3509 8195
傳真 Fax: (852) 2524 9397

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
經濟發展事務委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

經濟發展事務委員會
2016年3月24日會議的跟進事項

有關你2016年4月7日及2016年4月14日的來函，以下為運輸及房屋局(運房局)和民航處就信中提及事宜的綜合回覆。

(A) NATS 的“定照”方式檢討

2. 運房局和民航處就經濟發展事務委員會2016年3月24日會議而預備的文件(立法會文件編號CB(4)735/15-16(06))中詳述，運房局委聘了來自英國的獨立顧問：國家航空交通服務有限公司(National Air Traffic Services, NATS)，以“定照”(“snapshot”)方式根據2015年12月的情況，檢討了新航空交通管理系統(新航管系統)的技術事宜、運作和訓練文件。根據該檢討的結果，NATS建議新航空交通管制系統(新空管系統)的運作可考慮分階

段推行(Phased Functional Implementation, PFI)，有關建議獲民航處接納。NATS 建議 PFI 方案以便空管人員有更多時間逐步熟習系統的功能和運作，有助減少在颱風季節提供全功能服務帶來的風險，避免為空管人員帶來額外的工作量和壓力。民航處決定接受此建議時，除考慮上述因素外，亦考慮了包括空管人員的意見，他們普遍歡迎分階段推行系統的方案，把過渡期延長有助增強他們的信心和減輕他們的壓力。

3. 在經濟發展事務委員會召開會議後，運房局委聘 NATS 對 PFI 方案的整體計劃，以及多項安全文件和最後一期員工訓練是否完備作進一步的獨立評估。NATS 將對 PFI 方案第一期的整體過渡運作於 2016 年 5 月內提交報告。我們樂意在 2016 年 5 月收到該份報告後，提供予經濟發展事務委員會委員參考。該報告將會檢視新空管系統在 PFI 下的最新進展，更為切合當前的目的，相對來說，早前的“定照”檢討報告已稍為過時。

(B) 黃毓民議員在 2016 年 4 月 6 日致政府帳目委員會的信函

採用雷神公司的空管系統/產品

4. 黃議員在信中提及運房局和民航處在 2016 年 3 月 24 日交予經濟發展事務委員會的討論文件「甚具誤導成分」。這個指控並無根據。該文件是根據新航管系統項目的最新進展，並建基於事實來撰寫的，其中有不少資料早前已向政府帳目委員會報告。

5. 我們以往曾經向政府帳目委員會解釋民航處是根據政府的採購程序為新航管系統招標，以及選用 Autotrac III 的理由，原因在此略而不贅。雷神公司是香港現有航管系統(Autotrac I)的開發商，該系統已經運作近 18 年，有往績紀錄可循。雷神公司的空管系統/產品在多個地方廣為採

用，包括美國、德國、加拿大、杜拜及印度等地。在美國，雷神公司為超過 130 個空管中心提供空管系統/產品，包括亞特蘭大(2015 年世界最繁忙的機場)、芝加哥、達拉斯和紐約等地。在 2014 年和 2016 年，美國聯邦航空管理局(Federal Aviation Administration)在全美國推行由以無線電通訊和雷達為基礎的系統，轉變為以衛星為基礎的「下一代空中交通系統」(Next Generation Air Transportation System)，雷神公司獲得合約，為美國部分空管系統升級。雷神公司的系統/產品的往績紀錄於本地和國際皆獲認可。

合約管理

6. 民航處嚴格遵照政府《物料供應及採購規例》和《世界貿易組織政府採購協定》的有關規例和程序去採購航管系統。民航處透過全球及公開招標程序挑選出雷神公司為新航管系統的供應商。

7. 黃議員在信中指因為航管系統延遲啟用，政府為現有航管系統每年須額外支付2,000萬元的維護費用。我們未能確定這個數額的來源。民航處在2013年至2015年期間，用於維護現有航管系統的費用總數為1,460萬元，當中包括於2014年進行的一次性優化措施，以改善系統處理持續增長的航空交通流量的能力。在推行PFI方案期間，現有航管系統及新航管系統的日常維護工作不會招致額外的人手開支。

8. 民航處已就項目延誤徵詢政府物流服務署和律政司的意見，並與航管系統承辦商跟進，考慮索償損害賠償，以保障政府的最大利益。

系統可靠性

9. 黃議員信中提及航管系統「進行測試期間「跪低」」。我們猜想這是指2015年7月中旬開始進行為期一個月的「可靠性驗收測試」(Reliability Acceptance Tests)。可靠性驗收測試旨在測試新航管系統各子系統在不同運作情況下的可靠性表現。在2015年7月31日其中一次的測試過程中，民航處相關人員刻意輸入非正常的飛行條件資料，以確定新系統在不尋常情況下的反應。我們察悉新系統的飛行數據處理器接獲非正常指令後，一如系統設計，並無執行有關指令。更重要的是，飛行數據處理器的備用和最終備用系統由始至終如常運作。正如我們回應黃毓民議員在2015年11月向立法會提出的問題，事件只是測試過程的一部分，並非如傳媒報導的「故障」。

緊急應變計劃

10. 一如我們在2016年3月24日向經濟發展事務委員會所述，新空管系統共有八項系統合約工程，當中七項已順利投入運作，餘下的新航管系統將由2016年6月起逐步推行。就新航管系統的實施進度及跟進審計報告和政府帳目委員會建議的情況，我們經已定期向政府帳目委員會報告。民航處有信心PFI方案會達致平穩過渡。香港國際機場的安全和持續暢順運作至為重要，民航處制定了緊急應變計劃，以確保現有航管系統在過渡期間能夠繼續提供安全、可靠及穩定的航空交通管制服務。緊急應變計劃檢視了系統維護性、系統可用性、備件供應和由現有航管系統供應商提供的軟件維護支援服務等。

11. 我們會一如既往，向經濟發展事務委員會匯報這事項的最新發展。

運輸及房屋局局長

(陳雅思女士代行)

2016年4月28日

副本抄送：

田北俊議員, GBS, JP (主席)

石禮謙議員, GBS, JP (立法會政府帳目委員會主席)

經濟發展事務委員會委員

財經事務及庫務局局長 (傳真: 2147 5239)

審計署署長 (傳真: 2583 9063)

民航處處長 (傳真: 2501 0640)