

審核 2011-12 年度  
開支預算

答覆編號

THB(T)001

問題編號

1680

管制人員的答覆

總目：28 – 民航處

分目：

綱領：(5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去 3 年（即 2008-09 至 2010-11 年度），使用香港國際機場的載客航班（包括抵港及離港）延誤率分別為何？平均延誤時間是多久？當局有何措施，減低航班延誤情況？

提問人：陳克勤議員

答覆：

過去 3 年，香港國際機場的客運航班延誤率及平均延誤時間列於下表：

年度	抵港航班 延誤率 (延誤超過 15 分鐘) <sup>1</sup>	平均延誤時間 (分鐘) <sup>2</sup>	離港航班 延誤率 (延誤超過 15 分鐘) <sup>1</sup>	平均延誤時間 (分鐘) <sup>2</sup>
2008-09	20%	16	18%	14
2009-10	19%	20	15%	13
2010-11 <sup>3</sup>	24%	23	21%	17

1：延誤時間是航機實際抵達／離開停機位與原定航班時間之間的差別

2：平均延誤時間指有關財政年度內，香港國際機場全部抵港／離港航班的平均延誤時間

3：計至 2011 年 1 月的臨時數字，有待核實

香港國際機場的跑道航機升降容量甚為有限，為盡其所用，航空公司在獲民航處編配升降時段後，必須按照航班時間表運作。民航處會密切監察航空公司的航班能否準時升降。如某一航空公司的服務經常延誤甚久，但又無法提供合理解釋，民航處便會向該公司發出警告；如該公司的航班升降延誤情況仍沒改善，民航處會根據國際指引，在日後編配升降時段時，給予該公司較後的優先次序。

簽署： \_\_\_\_\_  
姓名： 羅崇文  
職銜： 民航處處長  
日期： 16.3.2011

審核 2011-12 年度  
開支預算

答覆編號

**THB(T)002**

問題編號

0524

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府稱 2011-12 年將會監察航機噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，政府可否告知本委員會：上述措施的詳情、涉及的開支數目、當局多年來仍未根治航機噪音問題的原因，以及當局會否就航機噪音問題訂定指標，以評估消減航機噪音措施的成效？

提問人： 陳偉業議員

答覆：

民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航道沿途所產生的噪音。監察系統由 16 個戶外噪音監察站(監察站)和 1 台電腦組成，該等監察站設於進出香港國際機場的航道沿途或附近，而該台電腦則把噪音數據與民航處雷達系統所記錄的飛行路線聯繫起來。監察站的所在地為沙螺灣、東涌、欣澳、大欖涌、青龍頭、馬灣、汀九、荃灣西、青衣(2 個監察站)、葵涌、大圍、中半山、渣甸山、北角和筲箕灣。

民航處採取了下列措施消減航機噪音對航道沿途地區的影響：

- (a) 自 2002 年 7 月起，所有在香港國際機場升降的亞音速噴射機，必須符合《國際民用航空公約》附件 16 第 I 卷第 3 章所列出的噪音標準；
- (b) 自 1998 年 10 月起，所有在午夜 12 時至上午 7 時期間抵港的班機，必須從西南海面之上降落香港國際機場，惟此安排須在風向和安全情況許可下方可採用；
- (c) 自 1999 年 10 月起，所有在晚上 11 時至上午 7 時期間向東北方向起飛的班機，在風向和安全情況許可下，必須使用經西博寮海峽的航道離港；
- (d) 自 2000 年 8 月起，建議所有在晚上 11 時至上午 7 時期間由東北方向進入機場的航機，使用持續降落模式降落；以及
- (e) 自 1999 年 8 月起，所有向東北方向起飛的飛機，均須採用國際民用航空組織所訂的消減噪音離場程序，以減低飛機噪音對機場附近地區的影響。

隨着衛星導航技術的發展，民航處最近委託顧問進行研究，研究結果建議利用這種技術減低飛機噪音對馬灣居民的影響。民航處現正積極落實該建議，預期於2011年年底公布相關的飛行程序，以供各航空公司採用。

進出機場的飛機航道是經考慮跑道方向、地勢環境和超越障礙物等因素後制定的。由於香港是個人口稠密的小城市，航機無法完全避開住宅區。

有關航機噪音的指標，從上文所載的消滅噪音具體措施可見，我們一直按照相關的國際標準及國際民用航空組織公布的指引制定措施。民航處會繼續監察國際間在消滅航機噪音措施方面的發展。民航處會在2011-12年度，更換飛機噪音及航迹監察系統的主要部件。該系統的功能是編製飛機噪音及飛行運作數據，以達到監察噪音的目標。更換部件的預算費用為142萬元。推行這些噪音消滅措施由民航處的現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責。

簽署：	_____
姓名：	羅崇文
職銜：	民航處處長
日期：	16.3.2011

審核 2011-12 年度  
開支預算

答覆編號

THB(T)003

問題編號

1204

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：

就爭取開放珠三角上空航道管制的工作上，當局可否告知本委員會：過去有否就開放珠三角的航道管制所帶來好處和經濟效益進行評估；若有，結果為何；當局過去在爭取開放珠三角航道工作詳情和成果為何；相關工作過去三年(即2008-09至2010-11年度) 涉及開支和人手；預計於何時可以在開放航道上取得實質進展？

提問人： 馮檢基議員

答覆：

內地、香港和澳門民航當局在 2004 年成立了三方工作小組，負責制訂短期及長期措施，以改善珠江三角洲(珠三角)地區的空域設計和增加區內航道的處理能力。改善措施是基於「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則制訂，分期推行。

在有關當局共同努力下，在 2006 年，廣州與香港兩個飛行情報區之間增設了一個新移交點和相關航道，供飛越香港降落廣州的航班使用。這項措施為飛往內地航班提升了航道的處理能力。

此外，民航處在 2009 年 10 月啓用新航道，縮短從西面及北面抵港航班的航程。新航道啓用後，使用新航道，從內地、東南亞及歐洲抵港的航機，最多可節省約 210 公里飛行航程或約 14 分鐘飛行時間。

這些改善措施既為航空公司節省燃料，又為飛機乘客節省乘機時間。但我們不能直接把措施帶來的經濟效益作出量化統計。

我們一直與相關當局協調以改善珠三角區內空域的使用。在共同努力下，我們計劃於 2011 年在香港與內地之間增設一個新移交點，以進一步改善交通流量。我們亦會繼續推行有關工作，以改善區內的飛行運作。

上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(3)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

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)004**

問題編號

1205

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請當局列出過去兩年(即 2009-10 至 2010-11 年度)，有關投訴航空公司收取燃油附加費的數字和主要原因；民航處如何跟進相關的投訴；有否個案投訴成立而令航空公司調整收費；處方過去有否就批准收取燃油附加費的機制作出檢討；若有，結果為何；若否，原因為何？

提問人： 馮檢基議員

答覆：

客運燃油附加費可讓航空公司收回部分因飛機燃油價格波動而增加的營運成本。民航處作為本港的航空當局，負責根據雙邊民用航空運輸協定，審批航空公司的燃油附加費申請。

過去兩年，民航處共收到兩宗有關航空公司燃油附加費收費水平的投訴。經調查後，在其中一宗個案，有關的航空公司已向投訴人退還多收的款額；至於另一宗個案，民航處發現有關的航空公司並沒有收取任何燃油附加費，因此建議投訴人聯絡航空公司，以澄清該公司的機票代理商收取燃油附加費一事。

民航處不時檢討客運燃油附加費申請的審批機制。為更緊貼飛機燃油價格的變動，民航處在 2004 年 12 月把審批期由 3 個月縮短至 2 個月，並在 2009 年 10 月進一步減至 1 個月。

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)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 年年底前投入運作；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 年年底前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)006**

問題編號

1207

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：

就上年冰島火山灰影響全歐洲的航空交通，火山灰擴散至飛行航道，導致歐洲多國關閉機場，帶來巨大經濟損失，當局可否告知本委員會：民航處現時有否機制監測火山活動引發火山灰可能對本港飛行航道的影響；若有，詳情為何；若否，原因為何；有否為可能出現風險建立部門之間的溝通機制；有否與內地及鄰近地區成立相關聯絡機制；若否，原因為何？

提問人： 馮檢基議員

答覆：

民航處與香港天文台設有既定機制，以監察可能影響本港空域的火山活動，並把相關的航空氣象資料向航空業界發放。

在國際民用航空組織的安排下，全球各地設立了火山灰諮詢中心(諮詢中心)網絡，以統籌和發放可能危及飛行的火山灰雲的資料。全球的航空交通管制當局，均可分享諮詢中心提供的資料。同時，各管制當局如發現火山灰，亦須向諮詢中心報告，以支援諮詢中心的工作。作為本港的專責氣象部門，香港天文台會利用諮詢中心所發放的資料和其他可取得的氣象資料，監察鄰近地區的火山活動，並向民航處發出警告和提供有關火山灰的資料。一俟收到相關資料，民航處會向航空公司、飛行員、機場管理局及鄰近的航空交通管制中心(如有需要)公布，以便他們作出相關飛行運作的應變安排。

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 年年底啓用。

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 年年底前投入運作；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 年年底前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)009

問題編號

1641

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：

當局在第 16 段表示將會「招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通管理的需要」。就上述內容，請提供以下資料：

- (a) 何時開始招聘程序；
- (b) 招聘的職系及人員數目；以及
- (c) 用於培訓的預算金額。

提問人： 葉偉明議員

答覆：

- (a) 見習航空交通管制主任的招聘工作已在 2010 年 7 月至 2011 年 1 月進行，獲選應徵者的入職日期將跨越 2010-11 和 2011-12 年度。
- (b) 這次招聘工作首批 12 名見習航空交通管制主任已在 2011 年 2 月底到任，另有 26 人則會在 2011-12 年度到任，以填補現有的職位空缺。
- (c) 新入職見習人員會接受為期約 5 至 6 年的專業航空交通管制訓練，以便成為符合資格的航空交通管制主任。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)010**

問題編號

1005

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2011-12 年度的撥款較 2010-11 年度的修訂預算增加 1,060 萬元(13.9%)，主要爲了在 2011-12 年度填補空缺和開設 2 個職位，就此，當局可否告知本委員會有關填補空缺和新增職位的詳情及每個職位所涉及的開支是多少？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

預算開支有所增加，主要由於在 2011-12 年度填補 6 個空缺(2 個高級民航事務主任、3 個民航事務主任和 1 個文書助理)及開設 2 個職位(1 個高級民航事務主任和 1 個民航事務主任)。按薪級中點估計的年薪值計算，這些職位的每年員工開支如下：

	<u>人數</u>	<u>百萬元</u>
高級民航事務主任	3	2.99
民航事務主任	4	2.67
文書助理	1	0.15
	<u>8</u>	<u>5.81</u>

開設上述的高級民航事務主任和民航事務主任的職位，是爲了加強執行對在香港登記的飛機實施的飛行及適航標準，並確保這些飛機的運作符合國際民用航空安全規定。至於文書助理職位，則是爲上述工作提供行政支援。

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)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)012**

問題編號

1007

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：

就繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善及優化珠三角空域設計方面的工作，請告之本委員會，2010-11 年度有關區域管制中心成立的特別工作小組就增設一個移交點、飛越香港飛行情報區及往來內地的民用航道方面的研究進度及結果為何？2011-12 年度在改善及優化珠三角空域方面的工作計劃、目標及涉及的資源分別為何？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

我們繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善在珠江三角洲(珠三角)區內空域的使用。在各區域管制中心共同努力下，在香港與內地增設一個供飛越香港飛行情報區航班使用的新移交點的相關設計及評估工作，已於 2010 年完成。我們計劃在 2011 年內實施新的移交點及附連民航航道，以進一步改善航空交通流量。

在 2011-12 年度，我們除了實施新的移交點外，由內地、香港及澳門民航當局組成的三方工作小組，會繼續按「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則發展優化措施，進一步加強珠三角區航空交通管理的效率。

上述協調工作由民航處現有職員負責，屬綱領(3)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

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)013**

問題編號

1008

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：

就航空交通管制人員方面，預算本年度將會招聘多少航空交通管制人員，當中有多少個職位是爲了填補離職空缺及因工作量增加而新增聘的人手，所涉及的開支爲何？有關對航空交通管制人員的培訓開支是多少？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

在 2010 年 7 月至 2011 年 1 月期間，民航處進行了一次招聘工作，合共甄選出 38 名應徵者填補航空交通管制主任職系的空缺。開設這些新職位是爲了配合提高香港國際機場跑道的航機升降容量。

獲選的應徵者於 2010-11 年度及 2011-12 年度分批入職。首批 12 名見習航空交通管制主任已於 2011 年 2 月底到任，另外 26 名將於 2011-12 年度到任，填補剩餘空缺。2011-12 年度填補 26 個航空交通管制主任職系的空缺所需開支按薪級中點估計的年薪值爲 1,755 萬元。

新入職見習人員會接受爲期約 5 至 6 年的專業航空交通管制訓練，以便成爲符合資格的航空交通管制主任。2011-12 年度所需的培訓撥款爲 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)014**

問題編號

1009

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局為配合直升機需求及發展而在 2010-11 年度提供的協助為何；在 2011-12 年度，當局在推展有關發展直升機場及提供直升機服務方面的計劃和措施的詳情及涉及的資源為何？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

政府正在香港會議展覽中心旁興建永久政府直升機坪，供政府飛行服務隊(飛行服務隊)使用，剩餘時段可供本地商用直升機服務使用，收費將由政府釐定。該直升機坪的工程費用總額為 5,910 萬元，有關費用已列入基本工程儲備基金總目 707 — 新市鎮及市區發展項下，建造工程預計在 2012 年 1 月或之前完成。在 2011-12 年度，民航處會繼續與飛行服務隊和直升機航運業合作，為政府直升機坪制訂詳細的運作程序。期間，民航處會繼續監察商用直升機在前灣仔公眾貨物裝卸區臨時政府直升機坪的運作。

至於跨境直升機服務，政府已在啓德發展區預留地方，以供日後興建第二個跨境直升機場。民航處在 2010-11 年度與有關政府部門聯絡，以規劃該直升機場的配套設施，並會在 2011-12 年度繼續這方面的工作。此外，民航處會繼續監察港澳碼頭內碼頭上蓋跨境直升機場的運作。

上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

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： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2011-12 年度需要特別留意的事項中提到，民航處將會繼續監察航機的噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，有關推行噪音消減計劃的詳情及所需資源為何？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

民航處已推行下列噪音消減措施：

- (a) 自 2002 年 7 月起，所有在香港國際機場升降的亞音速噴射機，必須符合《國際民用航空公約》附件 16 第 I 卷第 3 章所列出的噪音標準；
- (b) 自 1998 年 10 月起，所有在午夜 12 時至上午 7 時期間抵港的航機，必須從西南方海面之上降落香港國際機場，惟此安排須在風向和安全情況許可下方可採用；
- (c) 自 1999 年 10 月起，所有在晚上 11 時至上午 7 時期間向東北方向起飛的航機，在風向和安全情況許可下，必須使用經西博寮海峽的航道離港；
- (d) 自 2000 年 8 月起，建議所有在晚上 11 時至上午 7 時期間由東北方向進入機場的航機，使用持續降落模式降落；以及
- (e) 自 1999 年 8 月起，所有向東北方向起飛的飛機，均須採用國際民用航空組織所訂的消減噪音離場程序，以減低飛機噪音對機場附近地區的影響。

隨着衛星導航技術的發展，民航處最近委託顧問進行研究，研究結果建議利用這種技術減低飛機噪音對馬灣居民的影響。民航處現正積極落實該建議，預期於 2011 年年底公布相關的飛程序，以供各航空公司採用。

民航處會在 2011-12 年度，更換飛機噪音及航迹監察系統的主要部件。該系統的功能是編製飛機噪音及飛行運作數據，以達到監察噪音的目標。更換部件的預算費用為 142 萬元。該系統在 2011-12 年度的預算維修保養費用(包括更換部件的 142 萬元)為 350 萬元。推行這些噪音消減措施由民航處的現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責。

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)016**

問題編號

1011

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在促進香港作為國際和區域航空中心，協助洽談和履行本港與外地簽訂的民用航空運輸協定方面，預計 2011-12 年度的工作目標為何？進度為何？涉及的資源為何？

提問人： 劉健儀議員

答覆：

在 2011-12 年度，民航處會繼續就航空安全及保安的技術事宜，以及經營來往香港航班的航空公司使用航權的事宜提供意見，以協助運輸及房屋局與本港的民航伙伴洽談民用航空運輸協定。民航處亦會繼續履行民用航空運輸協定，為航空公司的航班運作提供方便，以及監察航空公司有否遵從民用航空運輸協定的相關規定。

在這方面，我們預計 2011 年會簽發定期航班服務許可證約 150 張，不定期航班服務許可證約 1 200 張，批准的運價申請約 2 100 宗。

上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

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)017**

問題編號

0412

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：

以上綱領來年的開支預計增加 2,440 萬元，主要用於填補空缺。該等空缺為何？該等工作過去如何處理？

提問人： 劉皇發議員

答覆：

2011-12 年度的預算開支有所增加，主要是用以支付因填補 2009-10 及 2010-11 年度開設的 35 個航空交通管制主任職位的其中 26 個空缺所引致的額外開支(其餘 9 個職位已經填補)。香港國際機場跑道的航機升降容量會由現時的每小時 60 班，增加至 2015 年的每小時 68 班，本處需要增加航空交通管制主任的人手，以應付有關航班量的增加。現有人手仍足以處理目前的工作。

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)018

問題編號

0233

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領：

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有否研究本港航空發展的專門款項，若有，詳情如何，若否，原因為何？

提問人： 石禮謙議員

答覆：

民航處不時尋求撥款，以進行有助本港航空發展的研究。近年進行的研究如下：

- (a) 民航處在 1999 年獲財務委員會批准撥款 2.338 億元，以便由 2000 年起，為通訊、導航及監察／航空交通管理系統進行研究、測試和評估工作。該工作項目符合國際民用航空組織所訂的衛星導航系統全球實施計劃，把衛星技術廣泛應用於未來航空交通管制工作。民航處與航空業界，就有關技術緊密合作並進行測試，部份構件經測試完成並證實對業界有運作效益，已分階段投入運作：包括飛前放行指示、空中交通服務設施間數據通訊、抵港航機排序系統，以及先進場面活動引導和控制系統。我們會繼續推行上述計劃，以便進一步提升航行安全及運作效率。
- (b) 民航處為評估直升機服務的需求和考慮直升機場發展方案，在 2002 年完成了《香港直升機交通需求及直升機場發展顧問研究》，所需費用為 338 萬元。
- (c) 民航處為探討可否運用最新的飛機導航技術來紓減飛機噪音對馬灣居民的影響，在 2010 年 9 月完成了顧問研究，所需費用為 74 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)019**

問題編號

3192

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領：

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關部門內資訊科技管理組的開支預算：

- a. 2011-12 年度的預算開支為多少？與 2010-11 年度實際開支比較，增減幅度為何？出現上述開支幅度變化的原因為何？
- b. 2011-12 年度開支預算主要涉及哪些具體的工作項目？當中哪些為持續進行項目和新增項目？每個項目涉及的人員數目、費用，以及推行時間表為何？各項目涉及的人手中，公務員、非公務員合約員工，以及外判員工各佔多少？
- c. 有否預留款項以推動電子化公民參與措施，以及公共資訊開放措施？若有，具體內容，包括項目名稱、細節、涉及人手、費用和推行時間表為何？若沒有，原因為何及日後會否考慮推出有關措施？
- d. 資訊科技組的常額編制、現有人員數目及空缺職位數目分別有多少？預計下年度會否增加人手？若會，預計增加多少個職位，涉及哪些職級，是否常額職位，以及是否以公務員條款聘用？若不會增加人手，原因為何？
- e. 有否全面檢討資訊科技組的成效？若有，檢討結果為何，當中涉及哪些具體改善措施？若沒有檢討，原因為何，以及日後會否進行檢討？

提問人： 譚偉豪議員

答覆：

- (a) 在 2011-12 年度，民航處資訊科技管理組的預算開支為 835 萬元，較 2010-11 年度的修訂預算增加 31%，所增加的 199 萬元主要用於聘任一名非公務員合約資訊科技人員和支付額外外判資訊科技服務。
- (b) 2011-12 年度的主要工作載列如下：

工作類別	2011-12 年度所需員工人數			2011-12 年度的預算開支 (百萬元)
	公務員	非公務員 合約僱員	外判 服務提供者 的僱員	
支援業務營運系統	0	1	7	4.23
支援資訊科技基礎設施	0	0	8	3.45
支援業務策略及信息管理	0	0	1	0.67

2011-12 年度的資訊科技開支主要用於持續進行的工作，包括更換電腦、提供資訊科技支援服務及為軟件使用許可證續期，以提高民航處的運作效率。新增項目包括由現有資訊科技人員團隊協力推展軟件應用發展及優化工作，以及另外聘任一名非公務員合約僱員推展新的電子資訊系統試驗計劃(試驗計劃)。

- (c) 上述試驗計劃旨在推動電子化公民參與和開放公共資訊、促進與香港航空業界交流信息，以及增進公眾對航空的知識。在 2011-12 年度，民航處會聘任一名非公務員合約資訊科技人員，以進行技術可行性研究及擬訂此系統初步設計。詳細項目計劃會於研究完成後制訂。
- (d) 資訊科技管理組現由外判人員提供支援，督導人員包括總電子工程師及高級電子工程師各一名，都是民航處的常額人員。
- (e) 民航處會通過現有的資訊科技管理委員會定期檢討資訊科技管理組的運作及部門資訊科技策略，並會不時評估處內各運作分部的資訊科技需求和制訂相應改善措施。在專業認證和資格方面，資訊科技管理組已於 2010 年年底獲得 ISO 9001：2008 質量管理體系認證。

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)020

問題編號

0593

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領：

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處非經營帳目中，小型機器、車輛及設備的預算由 2010-11 年度的 258,000 元，大幅增加至 2011-12 年度的 142 萬元，請詳列及解釋相關預算的分項。

提問人： 湯家驊議員

答覆：

2011-12 年度非經營帳目下小型機器、車輛及設備的預算大幅增加，原因是飛機噪音及航迹監察系統需更換主要部件。該系統編製飛機噪音及航機運作數據供監察噪音之用。現有系統已使用 9 年，需予更換。

預算更換費用的分項數字如下：

	元
(a) 系統伺服器及相關軟件	150,000
(b) 主要及後備通訊處理器	100,000
(c) 使用者工作站	50,000
(d) 系統設計、建立及配置	350,000
(e) 配置存檔資料及報告	450,000
(f) 測試及培訓使用者	320,000
	<u>1,420,000</u>

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)021**

問題編號

0594

管制人員的答覆

總目： 28 – 民航處

分目：

綱領： (2) 機場安全標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

呈交民航處審核是否符合機場高度限制及其他航空安全規定的建築圖則／發展建議及照明建議數目指標中，2009 年的實際數字是 302，2010 年因發展商和顧問呈交的建築圖則和發展建議減少，有關數字下降至 238。請解釋在 2011 年將有關指標訂為 240 的原因。

提問人： 湯家驊議員

答覆：

建築圖則及發展建議的數目在 2009 年上升後，在 2010 年已回落至 238 份，與 2008 年的實際數字 239 份相若。因此，我們預計在 2011 年會收到約 240 份圖則／建議。

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)022

問題編號

0289

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：

就第 15 段有關衡量服務表現的主要準則下的航機班次方面，請告知：

- (a) 現時，本港機場設計時每日可容納的航機班次為何；當時預計每日航機班次為何；及
- (b) 政府預計 2011 年的航機班次為 325 000，現時本港機場能否容納 325 000 的班次；若否，政府短期及長遠對策分別為何；所涉開支預計為何。

提問人： 黃成智議員

答覆：

- (a) 根據在 1992 年完成的新機場總綱計劃，香港國際機場屆 2010 年時的預測交通量為每日 628 班航機。根據民航處在 1994 年委託顧問公司進行的赤鱸角空域設計顧問研究，雙跑道系統在分隔模式運作下，每日最多可應付 1 192 班航機。
- (b) 香港國際機場現時的跑道升降容量為每小時 60 班(每日 1 256 班)，足以處理預計 2011 年全年 325 000 班的升降容量。民航處的目標是在 2015 年年底，把香港國際機場現有兩條跑道的升降容量增至每小時 68 班(在分隔模式運作下，每日最多可應付 1 384 班)。屆時，香港國際機場的升降容量預料可應付直至 2020 年的航空交通預計需求。

使用新的航空交通管制系統，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計算為 2,441 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)023**

問題編號

0290

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：

過去三年(即 2008-09 至 2010-11 年度)，民航處每年招聘和培訓航空交通管制人員的數字分別為何；每年招聘和培訓開支分別為何；有否就流失率進行統計?若有，每年詳情為何，以及有何挽留或重新招聘措施，該等開支分別為何；若否，原因為何?

提問人：黃成智議員

答覆：

過去三年，民航處共招聘了 84 名見習航空交通管制主任，以填補航空交通管制主任職系的空缺。有關招聘和培訓見習航空交通管制主任所涉開支的每年分項數字列於下表：

年度	2008-09	2009-10	2010-11
受聘的見習航空交通管制主任	15	31	38
招聘所涉開支(百萬元)	0.45	1.06	1.26
培訓所涉開支(百萬元)	4.00	7.35	6.27
見習航空交通管制主任總數(截至年度完結時)*	61	71	97

\*有關數字不包括在年度內晉升為三級航空交通管制主任的見習航空交通管制主任。

民航處一直密切監察見習航空交通管制主任的訓練進度和流失率。在 2008-09、2009-10 及 2010-11 年度，見習航空交通管制主任的離職人數分別為 9 人、6 人及 5 人。從觀察所得，流失率大致偏低，而空缺亦已在下一輪招聘時立即填補。

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)024**

問題編號

0291

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為負責安全相關運作的電子工程師制定勝任能力體制，請告知

- (a) 該體制的標準以甚麼準則訂立；及
- (b) 預計所涉開支為何，及預計完成時間為何。

提問人： 黃成智議員

答覆：

- (a) 民航處的所有電子工程師均已具備香港工程師學會正式會員的專業資格或同等資格。當局會根據國際民用航空組織對負責航空交通安全運作的電子工程人員所訂的最新培訓要求，為屬下的電子工程師制定勝任能力體制。
- (b) 為電子工程師制定符合國際民用航空組織所訂要求的勝任能力體制的工作，由民航處現有職員負責，屬綱領（4）下的常規職責，並無涉及額外開支。有關工作會在 2011-12 年度內完成。

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 年年底啓用。

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

審核 2011-12 年度  
開支預算

---

答覆編號

**S-THB(T)01**

問題編號

SV015

管制人員的答覆

總目： 28－ 民航處

分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

發展局因應梁家傑議員的詢問，已承諾與負責啓德直升機場項目的運輸及房屋局聯絡，提供有關項目的預算開支和工作進度等資料。

提問人： 梁家傑議員

答覆：

政府已在啓德發展區預留土地，作為日後興建第二個跨境直升機場之用。政府計劃邀請私營機構投資發展該直升機場及負責日後的維修及營運。

民航處已在 2010-11 年度就該直升機場支援設施的規劃，與相關政府部門聯絡。這項工作在 2011-12 年度會繼續進行，並由民航處現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責。在 2011-12 年度，有關工作並無涉及額外開支。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

30.3.2011