

管制人員的答覆

(問題編號：2262)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

民航處與運流局合作推行有關發展低空經濟的措施，特別是研究和部署低空基礎建設和無人機交通管理系統，政府可否告知本會：

- 1.推行發展低空經濟措施涉及的人事編制及涉及開支詳情為何；
- 2.政府預計今年上半年起分階段推行無人機交通管理系統、多用戶共享平台、跨境航線及載人飛行器等應用，亦正與內地積極探討開展跨境物流試飛項目，相關推展時間表及涉及開支為何；
- 3.會否考慮量化分析低空基礎建設及關聯產業創造的社會經濟效益，及探索運營空域的收益機制，以吸引更多基建投資，釋放低空經濟的發展潛力？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 民航處設有以下常額職位以推展有關發展低空經濟措施的工作，包括推行「監管沙盒」項目相關的工作：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
民航事務主任(民航行政管理)	1
民航事務主任(適航)	1
助理民航事務主任(民航行政管理)	1
高級電子工程師	1
電子工程師／助理電子工程師	2
總計：	7

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在2025-26至2026-27年度保留1個首長級乙級

政務官(首長級薪級第3點)有時限職位，以及1個總行政主任和1個高級行政主任有時限職位，以處理三跑道系統啟用後提升香港國際航空樞紐地位、支持香港低空經濟發展，以及提升民航處的整體行政管治等多項工作；上述3個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為580萬元。運輸及物流局則在2025-26至2029-30年度開設3個有時限職位(1個高級工程師、1個工程師／助理工程師以及1個高級行政主任)，以支援提升香港作為國際航空樞紐的地位及推展有關發展低空經濟的工作；上述3個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行發展低空經濟的相關工作。

2. 政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒2」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒2」試點項目及其他相關的工作。
3. 「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」項目累積的經驗、數據及相關技術研究，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎建設、相關的配套設施、標準和法規。相關研究及規劃工作仍在進行中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2007)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2026-27年度，香港的航機班次預計達到430 000，較2025-26年度增加8.7%，航空交通管理工作相信會變得更加繁重。2026-27年度航空交通管理的預算增加6.2%，主要因為薪酬遞增及2025-26年度填補空缺的開支增加，但同時亦會減少8個職位。就此，可否告知本會：

1. 薪酬增加的平均百分比；
2. 2025-26年度填補職位空缺的全年開支所需的撥款增加金額及原因；及
3. 在航機班次增加的情況下，減少8個職位的原因及有關員工佔總人數的比例？

提問人：霍啟剛議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 民航處有關人員按所屬職級的薪級表獲得一個增薪點的平均薪酬加幅約1.05%。
2. 民航處致力招聘和培訓更多航空交通管制人員，以填補新職位和職位空缺，應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作。綱領(3)「航空交通管理」的2026-27年度預算較2025-26年度修訂預算增加3,740萬元(6.2%)，主要由於民航處人員薪酬遞增，以及2025-26年度填補職位空缺的全年薪酬開支所需的撥款增加，而部分增幅因節省運作開支而抵銷。
3. 政府一直嚴格控制公務員編制，自2021-22年度起實施公務員整體編制零增長政策，將整體編制控制在不高於2021年3月底的水平。為配合政府「資源效率優化計劃」及優化人力資源運用的目標，公務員編制在2026-27及2027-28年度每年分別縮減2%。民航處會繼續透過管理措施及數碼化，重訂工作優次、內部調配、精簡程序及應用科技提升效率，在進一步精簡公務員隊伍的同時，繼續為市民提供優質公共服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0576)

總目： (28) 民航處  
分目： (000) 運作開支  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件顯示，民航處2026-27年度總預算與上年度相若，預算總額為1,468.8百萬元，較2025-26年度原來預算微減0.5%（或較修訂預算增加0.9%）。與此同時，編制內的非首長級職位將由908個淨減少至892個，非首長級職位將淨減少16個（按薪級中點估計的年薪值）。在確保公帑運用得宜及服務效能不受影響前提下，當局可否告知：

- (a) 請問處方如何解釋在削減職位的情況下，整體開支並未出現相應比例的下降？  
(b) 所節省的人手成本是否被其他開支項目（如薪酬遞增、更換老化設備等）完全抵銷？請提供具體分析及數據，說明各因素對預算變動的影響。

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

民航處會按政府整體縮減公務員編制下，在2026-27年度削減16個非首長級職位。在此期間，民航處將繼續增聘人手填補現有／預計出現的職位空缺，以提供安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統和支援三跑道系統運作。因此在2026-27年度的個人薪酬和與人員有關的開支較2025-26年度修訂預算增加9,344萬元(11.4%)，此增幅已抵銷了削減職位的薪酬開支。另外，由於更換老化設備和系統的需求增加，及透過優化管理措施提升效率而可節省的運作開支，2026-27年度相關預算分別較2025-26年度修訂預算增加307萬元(39.4%)及減省8,269萬元(13.2%)。因上述原因，民航處2026-27年度預算總額為14.688億元，較2025-26年度修訂預算增加1,382萬元(0.9%)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0577)

總目： (28) 民航處  
分目： (000) 運作開支  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

比較各綱領2026-27年度預算與2025-26年度修訂預算，變幅差異顯著（例如：綱領(1)「飛行標準」增加10.2%，綱領(4)「航空交通工程服務」卻減少8.9%）。請詳細解釋每個綱領撥款大幅增加或減少的具體原因。特別是對於撥款減幅最大的綱領(4)，削減開支會否影響空中航行服務設備的保養及升級計劃，從而對航空安全及效率構成潛在風險？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

民航處致力於安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統，會不時檢視運作，優化服務及靈活調配資源，以提升效率，確保航空安全。

在2026-27年度，綱領(1)「飛行標準」、(2)「機場安全標準」、(3)「航空交通管理」及(5)「航班事務及安全管理」的預算較2025-26年度修訂預算增加3.2%至10.2%不等，主要由於民航處人員薪酬遞增，以及2025-26年度填補職位空缺的全年薪酬開支所需的撥款增加。另一方面，民航處亦透過優化人力資源運用、管理措施和數碼化、精簡程序運作，減少運作開支。至於綱領(4)「航空交通工程服務」的2026-27年度預算方面，所需的撥款因上述原因及更換老化設備和系統而有所增加，但民航處同時持續採取優化措施，包括與承辦商完善管理措施，提升營運效率和服務水平，運作開支因而節省，抵銷綱領下撥款增幅，令2026-27年度預算較2025-26年度修訂預算減少8.9%。綱領(6)「飛機乘客離境稅的管理」在2026-27年度的撥款與2025-26年度的修訂預算相同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0578)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準，(4) 航空交通工程服務及  
(5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件在綱領(1)、(4)及(5)均提及將推行與發展「低空經濟」相關的措施，包括監管沙盒試點項目及研究無人機交通管理系統。

a)請說明在2026-27年度預算中，有多少撥款是專門用於上述與低空經濟相關的項目或研究？

b)處方如何評估這些試點項目或基礎建設研究的成本效益？是否有設定關鍵績效指標 (KPI) 來量度其成效 (例如：促成的新服務數量、提升的空域使用效率等) ？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

a) 於2026-27年度，民航處將繼續運用現有資源推行「監管沙盒」、「監管沙盒 $\alpha$ 」試點項目及研究無人機交通管理系統工作。民航處會持續檢視有關工作的推展進度。

b) 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段 (例如無人機清洗外牆、電纜、檢視鐵路設施等) 。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒 $\alpha$ 」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空

經濟工作組」正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。

政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」項目累積的經驗、數據及相關技術研究，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎建設、相關的配套設施、標準和法規。相關研究及規劃工作仍在進行中，政府會繼續審慎評估需求和資源分配，包括確保相關的安排具成本效益。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0579)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件列明了多項服務表現指標（例如：處理各類申請的工作天目標、檢查次數等），大部分指標在2024-26年間維持不變，並計劃在2026年繼續保持。

a)在整體人手編制縮減的背景下，處方如何確保能持續達成所有既定的服務表現目標？是否有對各項服務進行優次排序或效率提升措施？

b)部分指標（如綱領(1)中「批閱本地/海外飛行員考試試卷數目」）預算在2026年將顯著減少，原因歸咎於「飛行員招聘工作放緩」及「課程遷回本地」。處方有否評估此趨勢對本地航空業人力資源長遠發展的影響，以及相關監管及考核人手的需求會否因而出現結構性變化？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

在政府整體縮減公務員編制的前提下，民航處會繼續透過管理措施及數碼化，重訂工作優次、內部調配、精簡程序及應用科技提升效率，在進一步精簡公務員隊伍的同時，亦可繼續為市民提供優質的公共服務。

為促進和支持香港航空業的發展，以及維持香港作為國際航空樞紐的地位，民航處會繼續與本地航空公司保持緊密聯繫，了解業界的需要並適時作出相應部署。本地航空公司於過去數年持續增加招聘飛行員，該批飛行員已陸續完成培訓和考試並投入服務，因此對飛行員的招聘需求會漸趨緩和，然而預計2026年本港飛行員數目將大致保持平穩。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2204)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (1) 飛行標準  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關低空經濟監管沙盒項目的進展，政府可否告知本會：

1. 首批「監管沙盒」的三十二個項目已在指定航綫進行測試，政府投入的相關開支為何；
2. 有關低空經濟監管沙盒項目的項目進度是否符合當局預期？還是有所滯後？若是，當中的原因為何；
3. 首批「監管沙盒」已啟動的全部項目內容涵蓋緊急救援、物流配送、維修和安全檢查、監測、低空基建設施等多個領域及不同應用場景，當局會否為制定低空經濟在各行各業申請正式商業營運的規則及方法訂下具體時間表；及
4. 預算演辭中提到，政府上半年起將分階段推行無人機交通管理系統、多用戶共享平台、跨境航綫及載人飛行器等應用，亦正與內地積極探討開展跨境物流試飛項目。請問當局上述各項應用及跨境物流試飛項目的詳情及具體預算開支為何？該具體統籌情況及進度時間表為何？

提問人：葛珮帆議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 「監管沙盒」一般參加細則訂明，就準備申請和進行試驗的所需費用，悉數由試點項目申請者其自身的財務和／或由其他資金來源承擔。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒」、「監管沙盒 $\alpha$ 」項目及其他發展低空經濟相關的工作。
- 2.及4. 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航綫內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進

入恆常實際運作階段(例如無人機清洗外牆、電纜、檢視鐵路設施等)。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒Ⅱ」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」(工作組)正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒Ⅱ」項目的相關工作。

總括而言，「監管沙盒」及「監管沙盒Ⅱ」項目的相關工作都在有序推進，協助政府收集數據，驗證不同應用場景的可行性。

3. 工作組會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒Ⅱ」項目累積的經驗、數據及相關技術研究，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎建設、相關的配套設施、標準和法規。相關研究及規劃工作仍在進行中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0226)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2026-27年度需要特別留意的事項，民航處會招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作。請問所涉及的人手編制，開支及工作內容為何？相關職位是常設職員抑或臨時職位？

提問人：姚祖輝議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

為應付三跑道系統運作所帶來的航空交通量及航空交通服務需求增長，民航處將招聘和培訓更多航空交通管制人員，以填補新職位和現有／預計出現的職位空缺。民航處將於2026-27年度繼續增聘人手，計劃招聘約25名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任。新入職的交通管制主任會按需要和入職安排接受相關空管培訓，包括理論課程及模擬器實習訓練，並在符合資格的管制人員監督下，於實際運作環境中接受在職訓練；在完成所有相關訓練及考核成功後，便會編派到工作崗位。上述職位屬常設職位，按薪級中點估計的年薪值計算，有關職位涉及的薪酬總開支約1,445萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0938)

總目： (28) 民航處

分目： ()

綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理

管制人員： 民航處處長 (廖志勇)

局長： 財經事務及庫務局局長

問題：

綱領(6)提到，自2025年10月1日起，離境稅退款申請已改由機場管理局（機管局）一站式處理。

a) 此運作模式改變後，民航處在監察航空公司／直升機公司報稅、以及審核機管局退款申請方面的具體職責為何？處方將如何確保機管局處理退款的效率及準確性，以符合「29個工作天內處理99%申請」的服務目標？

b) 鑑於離境稅稅率調整及退款流程變更，民航處在2026-27年度用於管理及監察離境稅相關工作的預算資源（包括人手及開支）有何相應調整？請說明相關預算編製如何應對上述運作變化所帶來的工作量。

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

a) 根據《飛機乘客離境稅條例》(第140章)，航空公司／直升機公司須代政府向離境乘客徵收飛機乘客離境稅（離境稅）。合資格獲豁免繳付離境稅的乘客如在購買機票時已繳付稅款，可獲退還離境稅。自2025年10月1日起，離境稅退稅申請由香港機場管理局（機管局）一站式處理。

在機管局新的退稅機制下，民航處就監察航空公司／直升機公司代收離境稅的角色並沒有改變。接載離境乘客的航空公司／直升機公司每月會向民航處提交離境稅報表，並將稅款存入指定銀行帳戶。民航處會審核有關報表，以確保稅款正確。

在退還稅款方面，機管局負責處理飛機乘客的退稅申請和向飛機乘客退款，而民航處負責向機管局發還退款。機管局須向民航處提交由合資格會計師簽發的報表，內容詳細列明退稅申請人數、符合退稅的條件、實際退回稅款的金額等資料。民航處會審核相關報表，亦抽查部分退稅個案以確定是否與航空公司紀錄的乘客資料吻合，以確保退款正確。

由於離境稅的退稅申請由2025年10月1日起改由機管局一站式處理，民航處原有的服務目標「在29個工作日內處理郵寄／網上遞交的退稅申請」已不適用，並會在2026年起移除。機管局一般會在申請人提交離境稅退稅申請及所需文件後三星期內完成處理退稅。

b) 綱領(6)「飛機乘客離境稅的管理」在2026-27年度的預算撥款為240萬元，民航處會透過內部調配和精簡程序，以現有人手及資源繼續處理相關工作。

- 完 -