

二零一一年六月二十七日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

民航(飛機噪音)(證明)規例(第 312A 章)及 香港飛航(費用)規例(第 448D 章) 建議調整費用及收費

目的

本文件旨在按委員在二零一一年三月二十八日會議席上要求，就政府擬調整根據民航(飛機噪音)(證明)規例(第 312A 章)及香港飛航(費用)規例(第 448D 章)收取的費用及收費，提供額外資料。

與鄰近民航當局的比較

2. 按委員要求，附件 A 載列民航處與其他鄰近民航當局的費用及收費的比較。但由於各地徵收的民航費用及收費各有不同，視乎具體規管要求及成本結構而定，故此難以就性質類近的項目作比較。

民航處的建議費用及收費的影響

3. 就委員關注民航處的建議費用及收費會否影響香港作為區內航空樞紐的競爭力，我們希望向委員保證，建議不會對航空業構成重大影響，也不會影響香港作為區內航空樞紐的競爭力。

4. 根據現行法例，航空運輸企業經營許可證(經營許可證)持證機構須支付民航處調查所涉成本，但以法例所載公式計算出的最高費用為限，每間經營許可證持證機構的最高費用亦各有不同。

5. 本地九間經營許可證持證機構之中，四間現時已支付低於相關最高費用的全部調查成本¹，因而不受調整收費建議影響。另外五間經營許可證持證機構現時支付相關最高費用²。

6. 簡單而言，民航處的收費建議旨在修訂計算最高費用的公式的組成項目，以確保該五間經營許可證持證機構須支付全部調查成本，而非只支付相關最高費用。

7. 收費建議分三期實施後，預計該五間經營許可證持證機構須支付的額外款額，在第一年介乎10萬元至100萬元，在第二年介乎30萬元至100萬元，到第三年及之後則介乎60萬元至100萬元。

8. 民航處的收費對航空公司的營運應不會帶來過大財政負擔，亦不會構成航空公司加價的單一理由。航空公司加價與否，視乎多項因素，例如燃油成本、員工成本、飛機折舊及營業租賃、與同業的競爭、當前經濟氣候及季節性因素等。

9. 以香港一間規模較小、擁有少於10架飛機的航空公司為例，我們估計民航處的收費只佔該航空公司總營業開支不足1%。而對一些香港較大型的航空公司而言，所佔的百分比則更小。

¹ 在二零一零年，該四間經營許可證持證機構的航班在香港國際機場合共升降132,700多次，佔航班總升降量的43.3%。

² 該五間經營許可證持證機構中，有兩間為直升機公司，通常不會在香港國際機場運作。另外三間經營許可證持證機構在二零一零年的航班於香港國際機場合共升降9,270多次，佔航班總升降量的3%。

10. 香港的機場收費³與其他地方相比，亦具有競爭力。根據顧問公司 Leigh Fisher Management Consultants⁴編製的《2010年機場收費指標》，香港國際機場在50個主要國際機場中排名第48位(排名第50位為最具競爭力)(全份名單載於附件B)。

運輸及房屋局
民航處
二零一一年六月

³ 機場收費是香港機場管理局就機場運作及服務所徵收的費用(包括着陸費及停泊費)，有別於民航處的規管收費。

⁴ Leigh Fisher是國際知名顧問公司，以美國為基地(在加拿大及英國亦設有辦事處)，提供運輸規劃及管理顧問服務。該公司聘用300多名全職員工，在過去60年於30多個國家向顧客提供服務。該公司為美國超過80%的大、中型樞紐機場營辦商提供顧問服務。

民航處建議的費用及收費與鄰近民航當局的費用及收費比較
(註：所有金額以港元計算)

I. 航空運輸企業經營許可證(經營許可證)持證機構

費用說明

經營許可證持證機構須支付的主要費用包括：批出或續發經營許可證的費用；飛機註冊費用(通常每架飛機獲簽發一張註冊證明書)；以及批出或續發飛機適航證明書的費用。

收費基準

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(a) 經營許可證	調查成本，但以根據航空公司作業數據釐定的最高費用為限。每年續期一次。	不論經營者的規模大小，一律收費每年約 90 萬元。每年續期一次。	沒有相關資料。	首次批證收費約 5,500 元，並無到期日，無需續期。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約 1,300 元至 1,500 元。有效限期視乎情況而定。

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(b) 註冊證明書	每架飛機 660 元。一次過簽發，並無到期日。	每架飛機約 340 元，重量超過 3,000 公斤每 1,000 公斤加 40 元。一次過簽發，並無到期日。	每架飛機約 1,200 元。一次過簽發，並無到期日。	每架飛機約 60 元。一次過簽發，並無到期日。	每架飛機約 1,000 元。一次過簽發，並無到期日。
(c) 適航證明書	每架飛機每 500 公斤 340 元。每年續期一次。	每 1,000 公斤約 1,200 元。每年續期一次。	每小時約 240 元。每年續期一次。	每架飛機約 1,400 元，另加重量每 1,000 公斤 20 元。每年續期一次。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約 1,300 元至 1,500 元。每年續期一次。

比較

為便於比較，我們把上述費用項目套用於以下個案：(i) 擁有 120 架寬體飛機的大型航空公司；以及(ii) 擁有五架窄體飛機的小型航空公司。至於通常一次過收費的註冊證明書費用，我們假設飛機的可使用年期為 20 年，從而估計年費。

經營許可證持證機構在各地每年須支付的費用總額估計如下：

	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(i) 大型航空公司	約 3,400 萬元	約 5,200 萬元 ¹	約 94 萬元	約 110 萬元	約 4,300 萬元
(ii) 小型航空公司	約 160 萬元	約 140 萬元 ¹	約 56,000 元	約 15,000 元	約 190 萬元

II. 維修機構

費用說明

維修機構須支付的主要費用為審批維修機構進行飛機維修工作的費用。

收費基準

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
審批維修機構	調查成本，但以 16,100 元的最低費用和 402,500 元的最高費用為限。	相關機構設於不同地點的分公司每間收費約 6,800 元。	就調查工作按每小時收費約 240 元。	沒有相關資料。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約 1,300 元至 1,500 元。

¹ 如需進行海外考察，新加坡民航局會收取額外費用，因此實際費用可能較高。

比較

為便於比較，我們把上述費用項目套用於以下個案：(i)經營範疇廣泛的大型維修機構，涉及審批的飛機和設備型號種類繁多；以及(ii)小型專門維修機構，涉及審批的飛機和設備型號種類較少。

維修機構在各地每年須支付的費用總額估計如下：

	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(i) 大型 維修機構	約 40 萬元 ²	約 14,000 元 ^{2,3}	約 41,000 元 ²	沒有相關資料	約 37 萬元 ²
(ii) 小型 維修機構	約 16,000 元 ²	約 7,000 元 ^{2,3}	約 600 元 ²	沒有相關資料	約 5,000 元 ²

² 維修機構的審批有效期限在香港和新加坡分別為兩年和一年，為方便比較，費用以每年列明。至於內地和澳洲，雖然並無有效期限的相關資料，但這不影響基於每年預計工作時數而計算的每年收費。

³ 新加坡民航局指出，現時調查維修機構的工作未能收回成本，因此會進行檢討，以收回全部成本。此外，如需進行海外考察，民航局會收取額外費用，因此實際費用可能較高。

III. 維修訓練機構

費用說明

維修訓練機構須支付的主要費用包括審批個別飛機維修培訓課程的費用，以及審批提供飛機維修培訓、進行考核和提交報告的維修訓練機構的費用。

收費基準

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(a) 審批 維修培訓 課程	調查成本，但以 192,800 元的最 高費用為限。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	按實際工作時數 收費，費用訂明 為每小時約 1,300 元至 1,500 元。
(b) 審批 維修訓練 機構	調查成本，但以 192,800 元的最 高費用為限。	相關機構設於 不同地點的分 公司每間收費 約 6,800 元。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	按實際工作時數 收費，費用訂明 為每小時約 1,300 元至 1,500 元。

比較

為便於比較，我們把上述費用項目套用於以下個案：(i)大型維修訓練機構，涉及審批的維修訓練項目繁多；以及(ii)小型專門維修訓練機構，涉及審批的維修訓練項目較少。

維修訓練機構在各地每年須支付的費用總額估計如下：

	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(i) 大型維修訓練機構	約 10 萬元 ⁴	約 14,000 元 ^{4,5}	沒有相關資料	沒有相關資料	約 13 萬元 ⁴
(ii) 小型維修訓練機構	約 7,500 元 ⁴	約 7,000 元 ^{4,5}	沒有相關資料	沒有相關資料	約 10,000 元 ⁴

⁴ 在香港，維修培訓課程的審批有效期為三年，維修訓練機構的審批有效期為兩年。在新加坡，維修訓練機構的審批有效期為一年。為方便比較，費用以每年列明。至於澳洲，雖然並無有效期限的相關資料，但這不影響基於每年預計工作時數而計算的每年收費。

⁵ 新加坡民航局指出，現時調查維修訓練機構的工作未能收回成本，因此會進行檢討，以收回全部成本。此外，如需進行海外考察，民航局會收取額外費用，因此實際費用可能較高。

IV. 飛行訓練機構

費用說明

飛行訓練機構須支付的主要費用包括：審批培訓空勤人員用的飛行模擬器的費用；審批個別飛行培訓課程的費用；以及審批培訓空勤人員、進行考核和提交報告的飛行訓練機構的費用。

收費基準

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(a) 審批飛行模擬器	調查成本，但以209,700元的最高費用為限。	每部模擬器約6,800元。	申請人須委託指定中介機構進行調查。費用由飛行訓練機構與中介機構雙方議定。	每部模擬器約2,800元。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約1,300元至1,500元。
(b) 審批飛行培訓課程	調查成本，但以1,033,700元的最高費用為限。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約1,300元至1,500元。

項目	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(c) 審批飛行訓練機構	調查成本，但以209,700元的最高費用為限。	相關機構設於不同地點的分公司每間收費約28,000元。	沒有相關資料。	沒有相關資料。	按實際工作時數收費，費用訂明為每小時約1,300元至1,500元。

比較

為便於比較，我們把上述費用項目套用於以下個案：(i)設有超過十部飛行模擬器、提供多種飛行培訓課程的大型飛行訓練機構；以及(ii)設有不足五部飛行模擬器、提供較少飛行培訓課程的小型飛行訓練機構。

飛行訓練機構在各地每年須支付的費用總額估計如下：

	香港	新加坡	內地	南韓	澳洲
(i) 大型飛行訓練機構	約 26 萬元 ⁶	約 12 萬元 ^{6,7}	費用由飛行訓練機構與中介機構雙方議定。	約 36,000 元 ⁶	約 14 萬元 ⁶
(ii) 小型飛行訓練機構	約 62,000 元 ⁶	約 55,000 元 ^{6,7}	同上	約 11,000 元 ⁶	約 62,000 元 ⁶

⁶ 在香港，飛行模擬器的審批有效期一般約為一年，飛行培訓課程和飛行訓練機構的審批有效期為一至三年，為方便比較，費用以每年列明。至於新加坡和南韓，由於並無有效期限的相關資料，故此假設各項審批的有效期限為一年。至於澳洲，雖然並無有效期限的相關資料，但這不影響基於每年預計工作時數而計算的每年收費。

⁷ 新加坡民航局表示現正就飛行訓練機構的費用進行檢討。此外，如需進行海外考察，民航局會收取額外費用，因此實際費用可能較高。

附件 B

2010 年機場收費指標

(註：排名第 50 位為最具競爭力)

<u>排名</u>	<u>機場</u>
1	多倫多
2	新澤西—紐瓦克
3	大阪
4	雅典
5	東京
6	溫哥華
7	紐約—甘迺迪
8	悉尼
9	法蘭克福
10	倫敦—希斯路
11	蘇黎世
12	莫斯科
13	巴黎—戴高樂
14	維也納
15	阿姆斯特丹
16	奧克蘭
17	柏林
18	布達佩斯
19	布魯塞爾
20	慕尼黑
21	北京
22	都柏林
23	約翰內斯堡
24	布拉格
25	杜塞爾多夫

<u>排名</u>	<u>機場</u>
26	華盛頓
27	哥本哈根
28	華沙
29	邁阿密
30	曼谷
31	里斯本
32	洛杉磯
33	首爾
34	奧斯陸
35	三藩市
36	墨西哥城
37	斯德哥爾摩
38	米蘭—馬爾奔薩
39	馬德里
40	赫爾辛基
41	孟買
42	羅馬
43	吉達
44	倫敦—蓋特威克
45	坎昆
46	迪拜
47	新加坡
48	香港
49	聖保羅
50	吉隆坡