

中華人民共和國香港特別行政區

立法會

《2001 年收入條例草案》及《2001 年收入〈第 2 號〉條例草案》委員會

◆

“請求撤銷建議中向直升機乘客徵收之\$80 飛機乘客離境稅”

目錄

- 引言： 政府建議徵收飛機乘客離境稅之論據
- 第一點反對意見： 不應向短途航班徵收建議中之稅項
- 第二點反對意見： 建議中徵收之稅項製造不公平競爭並損害直升機航運業
- 第三點反對意見： 直升機乘客對票價升跌非常敏感
- 第四點反對意見： 直升機航運業利潤微薄，客運量成為主要關鍵
- 第五點反對意見： 政府對直升機航運業的政策並不明朗
- 第六點反對意見： 政府政策與其珠江三角洲策略自相矛盾
- 總結： 政府理應扶助直升機航運業，切忌窒礙其發展

由港聯直升機有限公司總裁謝天賜先生提出之意見

2001 年 5 月 24 日

◆

引言：
政府建議徵收飛機乘客離境稅之論據



主席、法案委員會各位委員、各位先生、女士：

對於政府建議向直升機乘客徵收**飛機乘客離境稅**，我們謹此提出反對。建議中飛機乘客離境稅之增收部份，政府擬向直升機乘客同樣徵收，其論據為：

- 當直升機乘客經香港國際機場離港時，已一向繳納飛機乘客離境稅；如該稅款有任何增加，應該同樣向直升機乘客徵收。
- 若直升機乘客須於香港國際機場繳納飛機乘客離境稅，則應按“公平原則”同樣地向所有離境直升機乘客徵收，包括於港澳碼頭直升機場離境的旅客。
- 直升機乘客有能力支付飛機乘客離境稅。

對於此項建議中之稅款，我們謹此提出如下六點反對意見。以下述及我們的市場區域，並非只局限於港澳市場，而是包含我們現正積極籌劃拓展的珠江三角洲一帶。



第一點反對意見：

不應向短途航班徵收建議中之稅項

楊孝華議員於2001年3月28日就財政預算案作出回應時說：

「財政司司長與政府重複強調香港和珠江三角洲息息相關。現時連接珠江三角洲地區全賴鐵路、公路及海路，區內現時並無航空服務。因此，直升機服務具有填補此一空隙的潛力。」

楊孝華議員指出了大型航機的「長途」旅運市場與直升機航班的「短途」市場之間的重大分野：

- 長途市場主要提供國際旅運服務，航班並不頻密，但航程需時較長。而短途市場則提供經常開出而又即日往還的穿梭交通服務。兩種航班方式有著明顯的分別。
- 同樣重要的是，長途旅運服務主要由大型航空公司提供，而短途市場則由各式各樣的交通工具瓜分。兩個市場各自在截然不同的競爭環境下運作。

我們認為，儘管政府粗略地將兩種截然不同的交通服務歸入同類，實在不應劃一徵收相同稅項。



第二點反對意見：

建議中徵收之稅項製造不公平競爭並損害直升機航運業

我們認為建議中增收之稅項有欠公允，謹此提出反對。比起大型飛機乘客來說，若直升機乘客需要承擔相同之稅額，簡直不成比例。對於大型飛機乘客而言，建議中增收之\$30稅額相對其整體國際航班旅費可算是九牛一毛；但對於直升機乘客來說，在扣除現時\$18的直升機場設施使用費後，淨增收的稅款高達\$62，實相當於直升機平均票價的5%。

港聯直升機票價比較一覽表

	週日至週四	%	週末	%	折扣	%
淨票價	1,100	89.4%	1,200	90.2%	\$ 469	78.3%
乘客登機費	18	1.5%	18	1.4%	\$ 18	3.0%
直升機場設施使用費	50	4.1%	50	3.8%	\$ 50	8.3%
建議中之飛機乘客離境稅 (=\$80-\$18)	62	5.0%	62	4.7%	\$ 62	10.4%
票價合計	\$ 1,230	100%	\$ 1,330	100%	\$ 599	100%

是項劃一徵收之稅款，對於國際航空業各公司來說尚且一視同仁，但向直升機經營商開徵這項相當於直升機票價5%的稅款實無異於一項懲罰性措施。尤其在珠江三角洲區域內還須面對渡輪、巴士及汽車等各種交通工具之競爭，乘客對票價升跌又如斯敏感，直升機航運業所面臨的巨大衝擊不言而喻。

因此我們認為該建議中徵收之稅項實製造不公平競爭，損害直升機航運業。



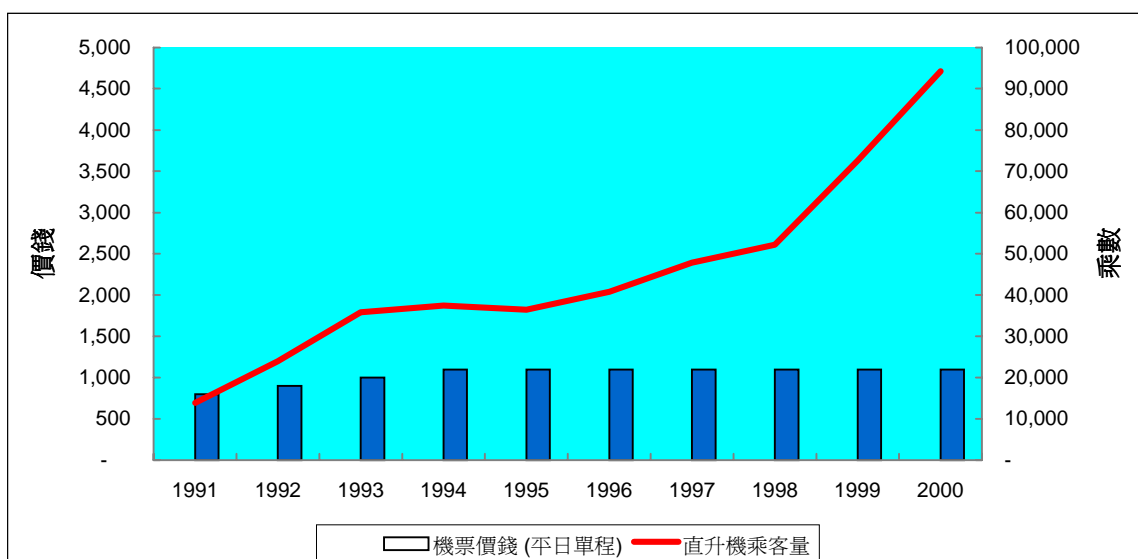
第三點反對意見：

直升機乘客對票價升跌非常敏感

庫務局於2001年5月11日致函港聯直升機，信中提及：

「重要的是，我們相信選擇乘搭直升機離港的旅客正如固定翼飛機乘客一樣，不會認為繳納飛機乘客離境稅是一種不合理的負擔。」〈此乃英文原文之中譯〉

似乎庫務局並未察覺到直升機乘客對票價升跌其實非常敏感，下列圖表顯示我們在1991至2000年期間的客運量與票價之關係。



於1991至1997年期間，客運量之增長持續疲弱，直至我們保持價格不變並改善服務後，乘客數量終於大幅增加。如今我們極之擔心，若向直升機航班徵收飛機乘客離境稅，定必窒礙客運量的增長。

今時今日，直升機已非富有人家專用，而是一般市民大眾也可享用的公共交通工具，方便快捷，大受一般乘客、觀光人士及商旅歡迎。在多種交通工具可供選擇的情況下，乘客對票價升跌非常敏感並且要求物有所值的心態自是容易理解。

因此，庫務局所作的假設，認為乘客對直升機服務的需求並無彈性，實為謬誤之說。

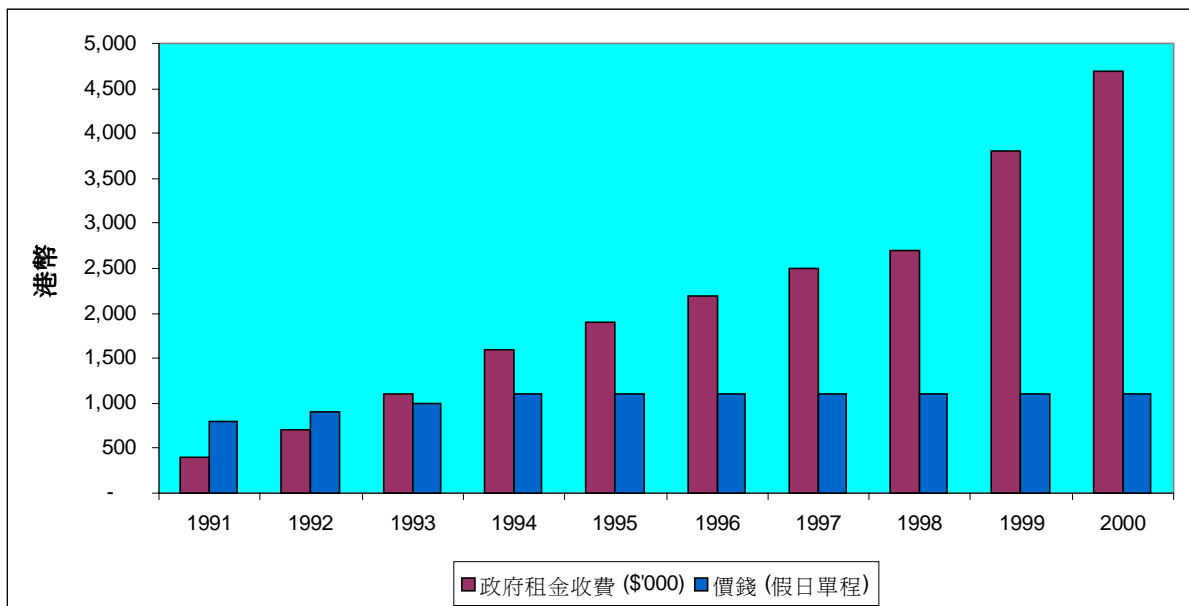


第四點反對意見：

直升機航運業利潤微薄，客運量成為主要關鍵

直升機航運業利潤微薄，外界未必知曉。這情況反映我們在競爭激烈的市場環境下經營，以及我們所提供的高水平服務。時至今日，我們所提供的港澳「直升穿梭」服務，每天開出 56 班次，朝九晚十一，每半小時一班，乃世界上最頻繁的同類型服務。我們的超卓顧客服務更是無出其右。要提供如此可靠及優質服務，其實耗費甚巨。

根據我們與政府的租約規定（政府為港澳碼頭直升機場的業權擁有者），我們每年上繳政府的租金，已佔全年總收入之 4.5%。正如下列圖表顯示，十年來我們支付的租金合共二千一百六十萬元，單以過往三年來說已達一千一百二十萬元。八年來我們並無增加票價，儘管如此，政府每年收取的租金卻不斷上升。



可是，十年來政府在興建直升機場或其他輔助基建設施方面從來不費分毫，有關直升機場的營運亦不費分毫，至於設備維修等統統不費分毫。我們身為經營商，一直以來都肩負起提供資本以及支付營運、維修成本等任務。

營運成本既然如此高昂，利潤自然微乎其微。莫道賺取利潤，我們現在尚且要尋求良法爭取收支平衡。低微利潤令我們必須讓乘客承擔任何政府增收的稅款，然而乘客對票價之升跌又是何其敏感，動輒也對我們的生意造成打擊。

盼望政府能體察直升機航運業仍處於萌芽階段，給予我們一點兒「生存空間」。若然真的在此時增加稅收，只會令我們經營難上加難。



第五點反對意見：

政府對直升機航運業的政策不明朗

我們在這邊廂不斷勉力從頭開始發展直升機航運業，但政府在另一邊廂則態度不明朗，令我們不禁要問：「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」茲舉例如下：

- 由於我們位於港澳碼頭的直升機場現時只設有單一停機坪，萬一有停泊於停機坪上的直升機發生故障的話，服務將陷於全面停頓；客運量越是不斷上升，停航之風險越大。可惜的是，我們向政府提出在現有停機坪側興建另一泊機坪的申請，前後歷時兩載，至今仍糾纏於無法制訂一套攤分成本或收回成本的計算程式，因而尚未獲得批准。於是我們要問：

「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」

- 1999年底，正值地產市道大跌，陷入近年以來最低谷之際，政府作為港澳碼頭直升機場的業權擁有者，竟然猛增我們的租金445%，沒有給予任何原因，沒有商討餘地，別無選擇，只聽到政府威脅要單方面提出終止租約。我們再問：

「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」

- 直升機航運業日趨成熟，我們準備積極擴展直升機服務至珠江三角洲地區。但當我們要求政府考慮按照一般民用機場模式以修訂現行的直升機場租金計算方法，結果還是充耳不聞。我們再次請問：

「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」

- 超過兩年以來，我們與香港旅遊發展局（前身為香港旅遊協會）合作無間，攜手發展獨樹一幟的直升觀光服務，推動香港旅遊業。我們稱之為「直升旅遊」。可惜一直受到現有政府各有關部門的諸多制肘，無法盡情發揮這項獨特旅遊服務的吸引力。我們不禁要問：

「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」

- 現在，政府更錯誤地向直升機乘客徵收飛機乘客離境稅。其實直升機乘客的數目僅佔整體航空客運量的0.5%，稅款對政府的收入根本微不足道，但對於剛萌芽的直升機航運業來說，卻是一個沉重的打擊，影響至深。我們再一次要問：

「究竟政府當局對直升機航運業施行什麼政策？」

對於政府決定為興建一個國際直升機場而進行可行性顧問研究，我們深感欣慰。謹此寄望此顧問研究報告能幫助政府制定一套長遠而貫徹始終的直升機航運業政策。



第六點反對意見：

政府政策與其珠江三角洲策略自相矛盾

前任財政司司長曾蔭權先生在其2001年度預算案演辭中指出，香港必須：

「……與毗鄰的廣東省——特別是珠江三角洲一帶——加強合作，互補不足，把兩地不同的條件及潛力結合為區域性的優勢。」

我們全力支持曾先生的說法。港聯直升機聯同其業務夥伴澳門亞太直升機致力在珠江三角洲一帶發展靈活便捷的客運網絡，貫通區內各地點間之交通，成功有賴粵港澳政府在這方面的大力支持與配合。

當各政府間達成開通跨境航道之協議，以及各地直升機場基本設施齊備之日，就是將區內三小時的冗長旅程大大縮減至少於三十分鐘之時，加強香港在區內的競爭優勢。



珠江三角洲區域現已具備多種交通運輸工具網絡，例如鐵路、巴士、渡輪及汽車等。區內市場在價格上的競爭極之激烈，對於價格起跌的敏感度亦甚高。要開闢區內全新的直升機服務，必先在建基及人才方面進行投資，然後為服務項目訂出最具競爭力的價格。營運策略必須以降低票價和增加客運量為基礎。

由此可見，建議中向直升機乘客徵收之新稅項只會令我們在珠江三角洲區內開闢直升機服務的路途上困難重重。



香港、澳門與珠江三角洲：一個嶄新局面？

我們相信，香港特別行政區與珠江三角洲之間的經濟連繫，千絲萬縷，緊緊互扣；正如前任財政司司長曾蔭權先生表示，香港與珠江三角洲必須加強經貿合作。若促進與珠江三角洲經濟融合是香港的首要任務之一，政府應當設法令區內商貿活動進行得更容易、更經濟，例如：

- 拓展現有連繫兩地的交通工具及網絡
- 令這些交通工具的票價更加大眾化
- 簡化過境手續

區內新一代經濟正脫胎換骨，一日千里，致勝之道在於反應敏捷與靈活多變。未來商業模式著重人力與工作隊伍的高流動性，爭分奪秒，時間就是金錢。港聯直升機認為致力配合商界的高速發展，提供靈活便捷交通系統，至為重要。因此我們全力協助發展覆蓋全區的短程客運網絡，貫通各地點間之交通，滿足新一代商務旅客的需要。

我們認為這個嶄新局面需要一套全新政策支持：就是將香港特別行政區、澳門特別行政區以及珠江三角洲地區一併視作「重要經濟特區」，賦予特別優惠待遇，例如免除離境稅及簡化區內旅遊的過境手續等。惟有這樣，香港才可全面加強其在區內的競爭優勢。



總結：

政府理應扶助直升機航運業，切忌窒礙其發展

主席、法案委員會各位委員、各位先生、女士，總的來說，本人謹認為：

1. 假如閣下同意庫務局的論點，謂直升機乘客必須繳付飛機乘客離境稅，純粹因為直升機應與大型航機看齊，則懇請各位考慮把稅項分期逐步徵收，避免令直升機航運業一下子無法抵受這種價格猛漲的衝擊。
2. 相反地，假如閣下接納我們的意見，信任直升機航運業能為香港旅遊業和整體經濟作出貢獻，而閣下又同意政府應該大力支持直升機航運業，並非窒礙其發展的話，懇請各位推翻該項徵稅建議，即表明閣下支持發展這個真正與眾不同的行業，協助香港成為真正獨一無二的亞洲國際大都會。

多謝各位。



港聯直升機有限公司總裁 謝天賜

