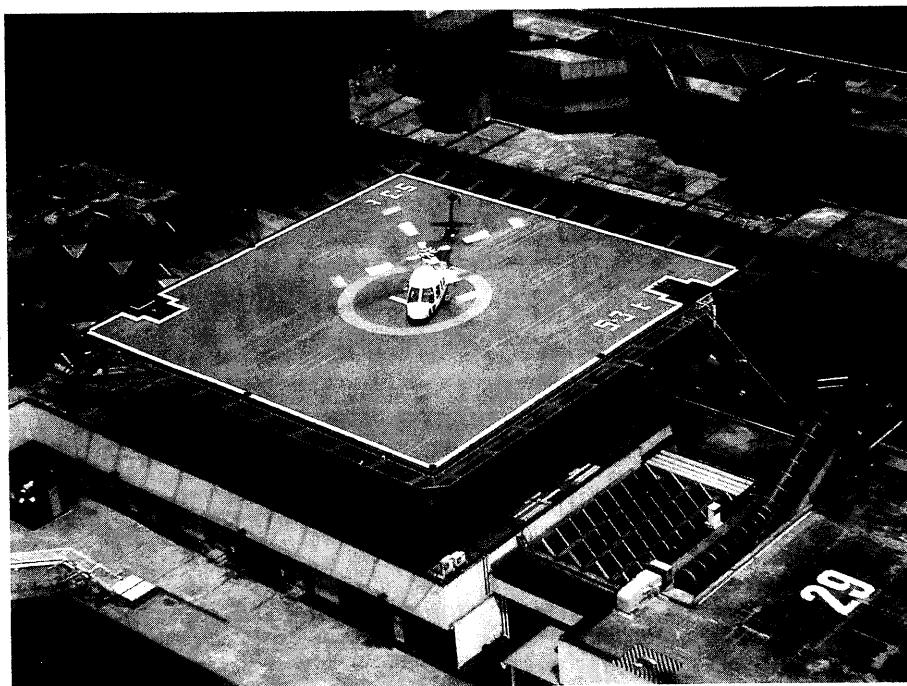


建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構



現時港澳碼頭直升機場之外貌

呈交

中華人民共和國 香港特別行政區

立法會

二零零一年五月二十八日



港聯直升機有限公司

呈交

中華人民共和國 香港特別行政區

## 立法會

港聯直升機有限公司

二零零一年五月二十八日



### 目錄

	頁
I 摘要	2
II 背景資料	4
III 直升機場租務糾紛概要	7
IV 建議改革直升機場之租金結構	10
V 全賴政府政策	12
VI 總結	15
VII 註釋	17



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第2頁

**I**

**摘要**

## 摘要

本報告書闡述有關建議改革現時位於港澳碼頭直升機場之租金結構及其論據。

以往只有少數富裕人士方可擁有作私人運輸用途的直升機，到了今時今日已逐漸演變成爲大眾受落的公共交通工具。不久將來，直升機航運業更會成爲香港的一項**具策略價值的資產**，除增添香港的旅遊魅力外，更可加強其與整個珠江三角洲地區通商的能力。直升機效率之高，無與倫比。

直升機航運業日趨成熟，令港澳碼頭直升機場越來越需要轉型成爲一個**政府認可的公用機場**，而基本配套設施 1 方面亦相應地需要額外投資。此外，正當本公司積極開拓珠江三角洲直升機市場之際，我們亦預期有多家內地經營商加入，共用該直升機場的各種設施 2。

我們必須訂出一套全新的財務計算機制，容許各家經營商逐年攤分所投資的額外金額，同時亦須平均分擔成本。這種機制絕非十多年前訂立這份現行租約時所能包含。因此我們認爲，如要爲一個多經營商共用的公用機場訂出收費計算機制，則採用香港國際機場的「機場模式」較爲合理。

此外，楊孝華議員亦指出：

「現時連接珠江三角洲地區全賴鐵路、公路及海路，區內現時並無空運服務。**因此，直升機服務具有填補此一空隙的潛力。**」

**因此我們謹此認爲要幫助直升機航運業蛻變成爲一個可以爲整個珠江三角洲地區提供成熟運輸服務的公共交通網絡，首先就要改革現行的租金結構，以便由單一經營商使用的直升機場改爲公用機場模式，以供多個經營商共用。在進行是項改革的同時，亦有助香港特別行政區實現《基本法》第 128 條之規定：**

「……**保持香港的國際和區域航空中心的地位。**」



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第4頁

## II

### 背景資料

建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第5頁

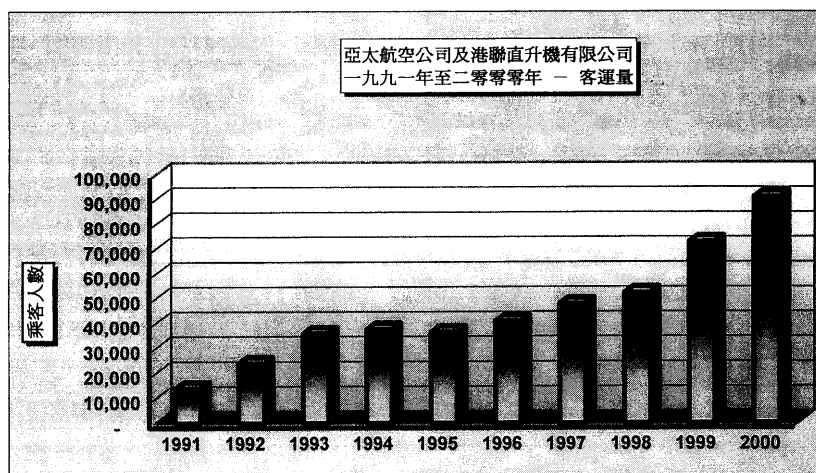
### 背景資料

是項租務糾紛涉及我們在港澳碼頭的直升機場租賃問題。該直升機場是在政府與信德中心有限公司(“信德”)達成一項特別協議下於1980年代動工興建的，按協議規定由信德支付興建信德中心寫字樓大廈及港澳碼頭，包括直升機場。

竣工後，信德集團有限公司(“信德”的姊妹公司)向政府租回港澳碼頭及直升機場，作為經營輪船和直升機業務之用。港澳航空服務有限公司隨即代替信德集團有限公司承租直升機場部份。

自此澳門亞太航空公司聯同香港港聯直升機有限公司使用該直升機坪及其他輔助設施(以下統稱為“直升機場”)以經營直升機業務；而該兩家直升機營運商與港澳航空服務有限公司(合稱“港聯直升機集團”)共同承辦直升機場所所需的維修保養、飛行以及地勤運作等。

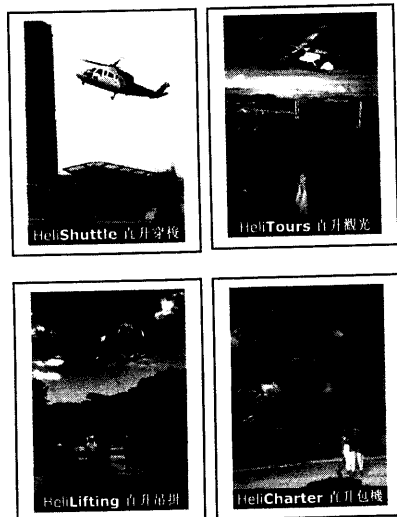
自1990年以來，港聯直升機集團不斷改善服務以求增加客運量，過去十年已上升五倍(見下圖)，但票價自1993年起均維持不變，以求取得更大市場佔有率。時至今日，港聯直升機集團所經營的港澳「直升穿梭」服務，每天朝九晚十一，每隔半小時對開一班，於2000年合共接載94,000人次，乃全球最頻繁的同類型商用直升機服務，值得香港引以自豪。



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第6頁



過去數年來，港聯直升機集團不斷擴展業務，除了其核心業務港澳「直升穿梭」外，更有飛機維修、飛行員培訓、「直升觀光」、「直升包機」及「直升吊掛」服務等。此外，我們亦正積極爭取拓展珠江三角洲市場，並已和深圳及江門等城市簽訂協議，合作開辦往返該些地點的直升機穿梭服務，為本集團業務上的另一里程碑。簡單來說，港聯直升機集團銳意協助發展本地及跨境的直升機航運業，不斷投資於基建、器材添置、人力資源以及跨境服務等各方面，總投資額至今超過二億七千萬港元。

展望未來，港聯直升機集團的目標在於建立一個地區性網絡，由一支擁有紮實經驗的專業飛行員及技術人員隊伍，提供短程的點到點直升機穿梭服務。



### III

## 直升機場租務糾紛概要

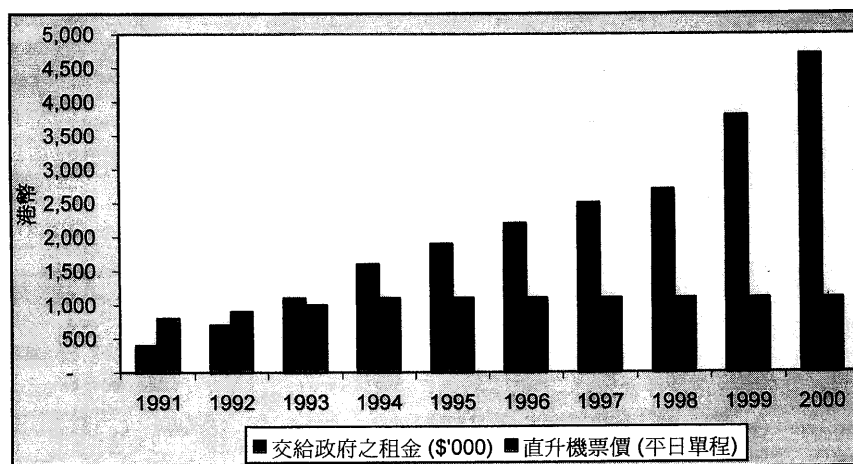


### 直升機場租務糾紛概要

我們與政府產業署的租約(政府產業署租約編號 DLO/KW NHX-376)於 1990 年起草,此後共曾修訂三次(最近一次在 1997 年 12 月)。租約規定,港澳碼頭直升機場與有關設施的租金應以下列三種方式計算,並按三者之中最高金額者徵收為準:

- 「每年最低租金」HK\$605,000 (差餉除外);
- 「按營業收入百分比計算租金」,相等於淨收入額的 4.5%;及
- 「按乘客人數計算租金」,即每位收費乘客徵收 HK\$50。

按照上述計算方式,我們在過去十年所繳付的租金合共二千一百六十萬元,單以去年計已佔其中四百七十萬元。正如下圖所示,儘管我們在過往八年並無提高票價,政府每年收取的租金依然逐年攀升。



1999 年 12 月 30 日,政府產業署單方面宣布大幅增加以該三種方式計算出來之租金;當時正值地產市道大跌,陷入近年以來最低谷之際。我們當時提出了四點意見,反對暴增租金:

- 政府產業署擬徵收「每年最低租金」高達 HK\$3,300,000(較原來的 \$605,000 激增 445%)

*\$3,300,000 等於所有港澳渡輪服務經營商在港澳碼頭全年合共所繳租金的 75% —— 對於一個只佔全年總客運量 1% 的租戶來說,看其負擔之沉重,簡直不成比例!*



- 政府產業署欲將「按營業收入百分比計算之租金」由 4.5% 增加至 5.75% (即上升 28%)，以及將「按乘客人頭計算之租金」由 \$50 增加至 \$70 (即上升 40%)。

**我們認為該兩種租金計算方式既無先例可援，在本港交通運輸業內亦無任何同類做法，實在應以另一較公平的租金結構取而代之。**

- 現行租約賦予政府產業署可自行決定調整租金的權力。若在公開的完全競爭市場裏，此舉尚且無可厚非，但在這**獨一無二**的情況下，政府實際上擁有絕對**壟斷權力**，根本絕不公平。

**針對此項租約而言，我們認為這種由當局自行決定調整租金的權力，實在不合情理。日後如須調整，應該經過雙方協商，並視乎整體地產市道的客觀情況而定。**

- 現行租約並無說明承租機構可以因曾出資改善港澳碼頭設施而獲得補償

**我們認為本公司曾經出資改善港澳碼頭設施，令政府的資產有所增值，理應獲得稅務寬減，即可在合理的租賃年期內攤分該筆投資金額。**

2000 年 6 月 8 日政府產業署，單方面撤銷其加租建議，不過對於我們上述各項反對意見則毫無回應。

**政府產業署似乎以為以不變應萬變，即可解決問題。但我們卻認為政府產業署對其加租及突然撤銷決定不作解釋，顯示該署在執行租務政策上比較難以捉摸，令我們更需要爭取對話，以求修訂租約。**

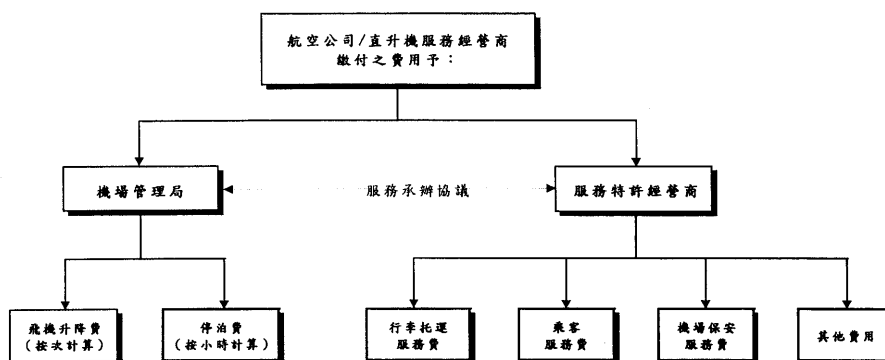


## IV

### 建議改革直升機場之租金結構

### 建議改革直升機場之租金結構

在香港國際機場，各航空公司使用機場客運大樓、跑道以及其他設施，均須向機場管理局繳付定額飛機升降費和停泊費。此外他們亦須向各家服務特許經營商繳交有關行李托運、乘客服務、機場保安服務等費用。我們認為供多家經營商使用直升機場最適宜採用「機場模式」來運作，如下圖所示。



直升機場最適宜採用以收費為基礎的「機場模式」

這個成本攤分制度公平地向所有使用者徵收費用，物業擁有人可向使用其設施的經營商收取費用，而服務供應商亦可向使用其服務者收取費用。

與香港國際機場的模式相比，我們現行的租金計算方法截然不同。例如香港國際機場所徵收的直升機升降費為每次\$552.50，但在港澳碼頭我們每次升降<sup>3</sup>卻需繳交最多\$1,754.00(週末)及\$1,658.00(平日)。

我們謹此認為：

- 直升機運作根本與大型飛機運作大同小異；
- 直升機坪其實等於一條小型跑道——應視作一項基建設施，並非商用物業。因此政府不應以商業租賃形式按用量收費；
- 運作上港澳碼頭直升機場與香港國際機場並無分別；其實該直升機場是開放予所有直升機經營商使用的，並非港聯直升機集團專用。

因此我們提出採用一套近似香港國際機場，以收費為基礎的「機場模式」，委任一個直升機場管理局以及一家直升機場營運公司；將同一個模式應用到港澳碼頭，以便計算直升機場租金，這樣遠比現時的三層租金結構更加合適。

這個模式的優點在於它是一套通用的模式，不僅在現時的直升機場可以使用，更可應用於建議中的國際直升機場。政府現正就此課題聘請顧問進行研究。



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構  
二零零一年五月二十八日  
第13頁

### 全賴政府政策

在不斷努力尋求與政府產業署解決這項糾紛的同時，我們認識到問題的癥結在於深層政府政策。除非這些問題得以在政府決策層面上解決，否則難以在政務執行層面上獲得調解。因此我們敦促政府考慮採取以下政策指令：

#### 政策指令一：香港特區應承認直升機航運為一策略性行業

待中國加入世貿之後，我們相信珠江三角洲必然更形重要，吸引外國資金直接投資；因為外商為求爭取更高利潤回報，打入中國大陸市場，紛紛在這朝氣蓬勃的珠江三角洲地區內物色廉宜的廠房及開闢市場渠道。在這環境之下，香港除了作為國際金融中心、地區交通樞紐及眾多跨國公司之地區總部外——「國際級公司機構進軍中國內地市場的最佳門檻」\*——亦將成為財經、科技、商貿及資訊等服務的主要提供者，推動珠江三角洲地區的發展。

港聯直升機集團之基地分別設於香港及澳門，雄據珠江三角洲門戶兩岸，乘地位優越之勢，盡攬區內商機之先。從港澳向北擴展至廣州，覆蓋之處，盡皆目標服務範圍。



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；我們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。

\* 摘譯自曾蔭權先生於2000年6月13日在紐約市一個由香港貿易發展局主辦的午餐聚會中的演辭。

當粵港澳政府間達成開通跨境航道之協議，各地基本直升機場設施齊備之日，港聯直升機集團即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。

**簡單來說，我們相信港聯直升機集團所提供的直升機服務，獨樹一幟，必將成為香港的一項具策略價值的資產，有助發展其在珠江三角洲區內的策略性地位，以及加強其在地區經濟內的競爭優勢。**

---

## **政策指令二：香港特區應及早訂定長遠政策，以培育發展直升機航運業**

以往只有少數富裕人士方可擁有作私人運輸用途的直升機，到了今時今日已逐漸演變成爲大眾受落的公共交通工具。不久將來，直升機航運業更會成爲香港的一項**具策略價值的資產**，加強其與整個珠江三角洲地區通商的能力，效率之高，無與倫比。**要達到這個目標，政府宜及早主動制定有關政策，引領直升機航運業踏入下一發展階段。**

有關政策可及早主動制定如下：

### **1. 政府可授權改革直升機場之租金結構，辦法有如上述。**

沉重的租金負擔令我們無力以低價推廣方式擴大顧客群數目，亦未能以一個可接受的價格打入中國市場。簡單來說，高昂的租金嚴重地限制著我們的業務發展與投資。

### **2. 政府可撤銷其建議中向直升機乘客徵收之\$80 飛機乘客離境稅。**

直升機的主要對象是短程旅客，專門爲本地即日穿梭交通市場服務，其在很多方面都與長程的國際民航業截然不同。政府實不應向兩種不同的行業劃一徵收同一稅項（請參閱我們於2001年5月24日呈交立法會草案委員會的報告書《請求撤銷建議中向直升機乘客徵收之\$80 飛機乘客離境稅》）。

### **3. 政府可批准興建一個出類拔萃的國際直升機場。**

國際直升機場是提供飛往珠江三角洲跨境服務的先決條件；政府現正就此課題聘請顧問進行研究。

### **4. 政府可幫助商談有關珠江三角洲地區的航空服務協議與爭取航權。**

由於許多需要商談的事項包括跨境低空飛行等，均涉及敏感的國家安全問題，故把它們提升至政府的層次來處理應較合適。

**我們謹認爲只有在政府能及早主動訂定長遠政策的前提下，這個剛剛起步的行業才可茁壯發展成爲策略性行業，長遠來說協助香港在區內經濟中發展成功。**



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第15頁

**VI**

**總結**



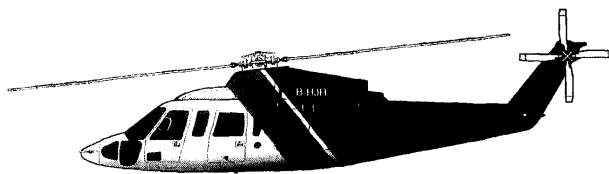
## 總結

我們希望再次強調以下各點：

1. 時至今日，直升機已非專為富豪而設，而是一種極具效率的公共交通工具，適合消閒、觀光或者商務公幹等人士的旅遊需要。
2. 我們相信直升機所帶來的空中交通服務，獨樹一幟，勢將成為香港的一項具策略價值的資產，有助增添其旅遊魅力，並加強香港在地區經濟內的競爭優勢。
3. 我們現正竭力開拓直升機服務至珠江三角洲一帶，成功的關鍵視乎我們能否提供方便可靠而又票價相宜的服務。無論是高昂的租金抑或建議中向直升機乘客徵收的飛機乘客離境稅，都會令我們在珠江三角洲地區開辦服務難上加難。因此，我們敦促政府：
  - 參照國際機場模式以改革港澳碼頭直升機場現行之租金結構，目的在於減輕整體租金負擔
  - 撤銷建議中向直升機乘客徵收的\$80 飛機乘客離境稅
4. 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、成本更輕，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
5. 對於直升機航運業，政府宜及早主動制定有關政策：
  - 與內地政府、航空及軍方等單位商談有關航空服務協議
  - 簡化跨境航道協議及手續
  - 幫助設立有關的直升機場基本配套項目——具體而言，政府應支持在本港興建一個出類拔萃的國際直升機場，此乃提供飛往珠江三角洲跨境服務的先決條件

---

總而言之，港聯直升機集團一直以來為香港之將來不斷作出長線投資；在新千禧伊始之時，我們謹促請政府及早主動支持直升機航運業，使之成為香港的策略性行業。



◆



建議改革港澳碼頭直升機場之租金結構

二零零一年五月二十八日

第17頁

**VII**

**註釋**

## 註釋

### <sup>1</sup> 政府認可的公用機場

現時按香港民航處的界定，我們的港澳「直升穿梭」屬於「包機」服務性質。這種做法存在數個壞處，主要是令我們不能將售票電腦系統接駁至全球航空公司訂票系統，使我們無法為國際旅客提供簡易訂座服務。要解決此問題，我們的航班就非要由「包機」轉為「定期」性質不可。

要提供「定期」航班服務的多項條件之一就是所用的機場必須為政府認可的。要獲得認可資格，這種機場須有能力保障安全及提供不間斷的服務，主要是如果遇上任何航機發生故障，必須有辦法將它移離，以免阻礙其他正常定期航班運作。在港澳碼頭的停機坪禁區的情況來說，實在需要於現有停機坪側興建另一個只供停泊用的停機坪，並且按照國際民航組織(ICAO)標準擴建現有停機坪。

該等興建費用估計為約港幣一千萬元，我們可隨時投資，只要獲准在合理的年期內，經雙方同意以租金回扣方式將投資金額逐年攤分即可。可是在這問題上，我們無法與政府產業署進行有意義的對話，遑論達成協議。政府產業署的立場是，要改革租金結構已超越他們的權限。而政府產業署之上的庫務局亦從未應我們多次的要求插手處理。

日子一天一天過去，政府產業署與庫務局依然毫無回應行動，使我們如遇任何航機在停機坪上發生故障時，即受到服務停頓的威脅越來越大。

### <sup>2</sup> 多家直升機服務經營商

現時除租金之外，港聯直升機集團支付所有費用，包括直升機場保養、維修、以及地勤操作，例如行李托運、乘客服務、機場保安等等。租約內訂明第三者經營商有權使用該停機坪，然而卻沒有說明港聯直升機集團可如何收取停機坪設施使用費。由於我們預期有多家內地經營商在珠江三角洲地區投入服務，於是需要界定一套合適的計算機制，好讓港聯直升機集團可以回收各種成本及費用。

我們認為，如要為一個多家經營商共用的公用機場訂出收費計算機制，則採用香港國際機場的「機場模式」較為合理（請閱第 11 頁之附圖）。這種模式按以下分攤使用費：

- 使用設施（如升降費及停泊費）：向機場管理局支付
- 使用服務（如行李托運、乘客服務、機場保安等）：向服務特許經營商支付

這個成本攤分制度公平地向所有使用者徵收費用，物業擁有者則可因其設施獲得使用而收取費用，而服務供應商亦因其服務獲得使用而收取費用。

### 3 港澳碼頭直升機場之政府收費

直升機場之租金包括 1,105 平方米之停機坪、以及 256 平方米之其他輔助設施空間。實際上，現時港澳碼頭的三層租金結構非常複雜，費用總額視乎每航班之乘客數目而定，例如一班滿載之航班：

港澳碼頭直升機場之政府收費	平日 港幣	週末 港幣
乘客登機費 - 由海事處收取	18	18
飛機升降費 - 由民航處收取	121	121
直升機場租金（按人頭計）- 由政府產業署收取		
平日(HK\$1,100 X 4.5%)	<b>50</b>	
週末(HK\$1,200 X 4.5%)		<b>54</b>
<b>S76C+滿載時之費用合計</b>		
<b>（12 個登機及 12 個下機乘客）</b>		
乘客登機費（只限離境乘客）	HK\$18 X 12=	216
飛機升降費（升降各一次）	HK\$121 X 2=	242
直升機場租金（按入境人頭計）- 平日	HK\$50 X 12 X 2=	1,200
直升機場租金（按離境人頭計）- 週末	HK\$54 X 12 X 2=	1,296
<b>每次升降費用總額</b>	<b>1,658</b>	<b>1,754</b>

由此可見，在港澳碼頭直升機場每次升降的最高費用**\$1,754**，比較香港國際機場的**\$552.50** 可逾三倍之多。雖然並非要做直接比較，但港澳碼頭直升機場之租金包含其他輔助設施空間，這亦足以清楚顯示兩處收費之差異，相去甚遠。

