

港聯航空有限公司

二〇〇五年一月二十日

1. 港聯航空的主要業務為經營來往香港和澳門以及來往澳門和深圳之間的直升機穿梭服務。該服務每天由上午九時三十分至晚上十時五十九分，於港澳碼頭上蓋之直升機場升降，全日合共二十七班航機由香港開出，平均載客量每日逾三百人次。港聯航空採用的機隊為五架 12 座位的西科斯基 S76 雙引擎直升機。
2. 繼港澳穿梭服務以外，港聯航空於 2003 年引入兩架單引擎直升機，發展其他業務，例如空中吊掛工程及包機服務（以本地空中觀光遊為主），並以舊啓德機場為基地，及利用位於西九龍的臨時直升機場提供此等服務。但至今該部份的業務尚未獲得盈利。
3. 自從由中環遷至西九龍直升機場後，直升機觀光遊逐漸成為香港旅遊業的一個標記。是項服務於 2004 年錄得 41% 的增長，而維港觀光夜遊亦在同年 11 月投入服務，需求不斷增長。去年平均每日之升降次數為 13 次，但每天的升降次數幅度則可由零次至 68 次不等。至於每小時最高的升降次數可高達 14 次。
4. 空中觀光遊服務所需的配套設施包括下列條件：
 - i) 充裕的泊車位置（可供旅遊巴士及私家車使用）
 - ii) 選址必需在市區

- iii) 公共交通咫尺可達
 - iv) 在環保方面可接受頻密的航班升降（大部份空中觀光遊為時 12 分鐘）
 - v) 西九龍直升機場符合上述大多數條件。
5. 單就選址方面，如會展和上環均可擁有同樣設施及使用的話，會展將是首選。
6. 直升機服務是一門高投資而低盈利的生意，在香港只有兩家直升機營運商，數個私人直升機使用者及政府飛行服務隊。香港與外國不同，須面對：
- i) 高昂的營運成本，主要因為缺乏本地培訓之機師及工程師所致。
 - ii) 昂貴的燃油價格，皆因徵收直升機燃料稅所致。
 - iii) 政府飛行服務隊壟斷的若干非緊急飛行業務，其實大可交出營運商辦理。
 - iv) 高昂的設施租賃費，例如直升機場及維修基地使用等。
7. 隨著中環直升機場在 2003 年關閉後，政府決定於西九龍另建臨時直升機場，並交由商營機構負責管理。港聯航空成功中標後即開展直升機觀光服務，至今雖已達到普及化之效果，但直升機場因本身的基建投資成本高及使用率低而仍未回本。

8. 基於以上種種困難，本公司認為將來的永久區內直升機場應採用官商合營方式，更能達到善用資源的目的。
9. 2004 年初，立法會贊同政府以私人發展項目形式擴建港澳碼頭直升機坪，以供跨境直升機客運之用。本公司認為現在討論的永久區內直升機場將不需要設有跨境服務，以免與港澳碼頭之直升機場構成資源重疊。

~ 完 ~