

回應機場上市計劃諮詢文件

譚偉庭

領匯上市掀起一場政府「賤賣資產、出賣居民、商戶及公眾利益」的政治風波。至於政府擬將推出的機場部分資產上市私有化的計劃，亦將會因為在錯誤的時間出台而招來另一場仿如領匯一般的爭論。

問題的關鍵是機場的資產估值難以在公眾利益及私有化目標之間取得平衡。政府擬把不逾一半的機場資產以股票形式上市出售，希望藉此創造更多商機、促進金融市場發展，並為機管局引入更多商界的企業精神、管理文化、人才、創意及技術來提升機場的效率及國際形象。可是，由於機場營運至今所錄得的回報率偏低，而最佳的表現仍是低於二厘，所以機場上市計劃對機構投資者並非十分吸引。

從財務角度而言，政府可用兩個方法來提高回報率。第一，它可以將機場的資產估值降低。但是，納稅人投放在機場的三百零七億元資金便難以保本，甚至出現頗嚴重的虧損。第二，政府可調高機場費用，包括着陸費、停泊費、客運大樓費等等。但是，私有化不是要以資源增值來降低成本、提高價格競爭力來爭取更多顧客、回饋用戶的嗎？不要忘記，我們的機場正對區內廣州、新加坡、曼谷等地機場的劇烈競爭。倘若我們的優勢或經濟出現倒退以至空運客貨需求下降，航空公司會否因此而另選目的地作升降？另外，本港市民及商界因機場部分資產私有化而竟要付出更高昂的使用費，他們又會輕易接受嗎？

總體而言，機管局部分資產私有化將會因為新機場所錄得的回報率偏低而變得不可行。政府強行推出及執行只會使公眾利益受損或削弱機場在區內的競爭力。其實，機管局並不像房委會般面臨財政危機，而機場及政府的收入亦會因經濟復甦而大為改善。所以，政府應暫時將計劃擱置，待數年後政府財政狀況更為穩健、機場回報率較佳時才再推出，到時在機場公開招股價上便會有較強的議價能力。

註：拙作已經在本年一月八日的蘋果日報內刊出。

