



"Local Staff Union"

31/05/2005 18:08

To: <airportcomments@edlb.gov.hk>
cc:
Subject: 機場管理局部份私有化
 Urgent Return Receipt



050518_AA Privitisation_1.doc

本會就「機場管理局部份私有化」的諮詢文件上反映以下的三點意見：

機場的市場市值

政府在機場投資超過 3 0 0 億港圓，這筆款項並不包括相關的交通網絡及基礎建設上的投資。航空及物流業是特區政府政策上的重點行業，政府的立場是使香港作為一個國際及地區的航空樞紐。香港國際機場運作只有 7 年，仍處於發展階段，現時的設施還沒有被充分地利用。在政府這項政策方向上，航空及物流業的發展定會一日千里，機場的發展空間及盈利能力在往後數年至十年將會十分顯著，價值也會不斷提高。政府現階段在機場仍未成熟的情況下急於出售這項資產，其市場價格肯定遠遜於應有的成熟市場市值。現階段將機場私有化，將會受到公眾的質疑，令特區政府負上「賤賣資產」的惡名。所以在現時或最近的將來將機場私有化實際上是沒有迫切性的，其後果將會弊多於利。

在 2 0 0 3 年，財政司司長建議機場私有化的其中一項目的是為政府帶來資本收益，以解決燃眉之急的財赤問題，但近年香港的經濟有著穩定的增長，香港的財政壓力亦逐漸減少。現在「賤賣資產」以提供本地金融市場多一隻優質公司股票是沒有迫切性及不必要的。若機場在若干年後發展成熟後才出售，其資本回報會被充分反映，價格肯定會更加合理，為香港帶來更有效的財政收入。

增加機場收費損害「維持香港作為國際及地區性航空中心」的目標

「維持香港作為國際及地區性航空中心的目標」為機場管理局在《機場管理局條例》中繕明的其中一項宗旨。但在諮詢文件上，特區政府強調機場私有化後，為了提高新機場公司的盈利能力，將提高機場費用。提高機場費用在完善的市場原則上，是由市場供求來決定，但香港機場是自然壟斷性的，壟斷性的提價是由經營者的方向來決定。顯而易見，這個方向按「機場管理局部份私有化」的諮詢文件中繕述是提高新機場公司的盈利能力，而把民航業在香港所擔任的策略性經濟角色放在次位，淡化了「維持香港作為國際及地區性航空中心的目標」的原則。往後，短期的股東盈利能力將取代香港的長遠利益，這對香港作為國際及地區的航空樞紐以推動香港的整體經濟發展的目的是背道而馳的。

在香港的週邊，機場的競爭十分劇烈，提高機場收費將削弱香港機場的競爭力，從而令航空公司選擇其他週邊地區為目的地及中轉站，直接影響到香港的航空客流及物流；而本地航空公司亦因成本提高而削弱競爭力，影響到本地航空業的孕育。這些都是損害到香港作為國際及地區性航空中心的地位因素。

影響機場僱員的就業機會及薪酬福利

香港機場被公認為全球提供最佳服務的機場，我們擁有高質素的員工隊伍是其中的一項重要因素。維持高質素的員工隊伍自然需要較高的人力成本。香港機場處理、接待每位乘客的成本較新加坡、悉尼、馬來西亞及泰國為高。機場私有化後，節省成本及提高盈利將成為新機場公司的大前題。節省成本方面其中的一項做法是向員工的數目、薪酬及福利方面節約，這樣，現行機管局的僱員將會直接受到衝擊。其次，新機場公司提高盈利的其中一項必行的做法是增加機場禁區輔助服務的投標收費（按：這項收費佔機管局2003/2004年度的營運收入的18%，為機管局收入來源的第三位），將新機場公司這一塊大的盈利轉嫁到機場禁區輔助服務的公司的成本內，此等機場禁區輔助服務公司大多數都是人力密集的機構，無可避免地，它們會將運費成本的提高直接在人力方面省減，這樣不但為數5萬的機場僱員的就業機會及收入受到極大影響，對往後的香港機場服務質素能否維持亦是一個大的疑問。

國泰航空公司本地職員工會
義務秘書黃硯灝