

中大就財務航權時間人才提意見 航空發牌準則須深化

【本報訊】香港中文大學航空政策研究中心昨日在中環就政府發表的《空運（航空服務牌照）規例》，提出看法與建議。該中心副主任羅祥國指出，甘泉航空在08年倒閉後，凸顯政府有必要加強監管航空公司的財務狀況和檢討發牌制度，並限制航空公司執行航權的時間，以及引入更多審理空運牌照的專才。

《空運（航空服務牌照）規例》發牌制度自1949年11月推出至今，已有半個世紀，其間，只進行過輕微的修改，香港運輸及房屋局在今年2月就《空運（航空服務牌照）規例》公布進行檢討及諮詢。羅祥國表示，現有發牌制度早已不合時宜，因此該中心支持政府着手更新規例。不過，在參閱政府公布的發牌規例修訂計劃書後，他認為內容過於簡單，因此在4月提出更多建議。

現制度沿用半世紀

羅祥國認為，相對舊有規例，政府應必須加入三要素：維持香港作為國際航空中心地位、促進競爭和保護消費者權益，作為規例的新原則。

該中心主任羅文鈺會出任空運牌照局要員。他表示，自金融海嘯爆發後，香港便再未有新的航空公司成立，但亞太航空業發展迅速，將來仍會有不少航空公司在港發展，現應及早更新和完善發牌規例。

政府早前在修訂計劃書中建議，申請人首次申請航空服務牌照，須提交至少首兩年的經營業務計劃，以及證明具備相當財務資產支持營運。羅祥國表示，首次申請人證明具備相當資產固然重要，但申請人通常會作出較為樂觀的預測和評估，反而是牌照局應具備更多專才，為計劃書和財務資產進行更詳盡和長遠的審計。

限制執行航權時間

他認為，牌照局現時缺乏分析申請的專才，建議政府不應過於依賴海外的諮詢公司，而應建立一組較具規模的專才隊伍，以經濟學和會計等角度分析各項公司的經營業務計劃。

該中心又認為，對於「牌照持有人的牌照」一項，政府的現有建議只提及牌照有效期屆滿後的事宜，而未有加入更多其他細節。羅文鈺稱，新例應限制航



空運牌照修訂建議比較

	運輸及房屋局建議	中大航空研究中心建議
一般事宜	顧及整體業界和公眾利益	加入國際航空中心地位、競爭和消費者權益要點
審議人	未有提及新建議	建立具規模專才隊伍
航權規定	未有新限制	限制航空公司執行航權時間
新航線糾紛	維持公開聽證會	增大牌照局權力加快審批
收購和合併	公司事先通報政府	政府應有否決權

空公司執行航權的時間，避免繼續出現航空公司強佔航權後，不開通航線服務的情況。

現時本港的航空公司普遍先行申請大量航點的航權，以求能即時應對市場需求的變化，但卻未必開通航線服務，窒礙其他同業的發展。

羅文鈺表示，除非有合理解釋，歐美國家通常只容許航空公司空持航權1至2年。他認為港府可參照有關做法。

另外，在保護消費者權益方面，由於香港沒有機票保險制度，因此確保航空公司財務穩健極為重要。羅祥國亦認同牌照局必須確保一定權力，假如牌照局不再信納牌照持有人可履行一年的實質和潛在責任，可暫時撤銷或撤銷牌照，或附加或更改任何新訂或現行的發牌條件，避免在公司瀕臨倒閉時才採取行動。

羅祥國指出，牌照局現時面對個別航空公司反對

▲中大航空政策研究中心為空運牌照新例提出建議，期望充實內容和有利業界競爭。（右起）該中心主任羅文鈺、副主任羅祥國和高級研究助理陳家欣

本報攝

同業提出的新航線申請時，出現權力不足問題，而須召開公開聽證會作出裁決。

羅文鈺說，聽證會舉行需時，且未必是審理申請的最佳方法，甘泉航空當年因公開聽證會，被迫推遲服務一年，最終令資本大為減少。他建議，港府應設立類似行政官的角色，加快審理開辦新航線時的糾紛。

設專員審申請糾紛

當被問及香港機場興建第三條跑道計劃時，羅祥國表示，現正重新檢視數據，但重申香港有迫切需要興建第三條跑道。他指出，正由於新跑道涉及問題廣泛，例如資金和環保考慮，政府更應爭取盡早完成籌備工作。羅文鈺則表示，航空業對本港經濟發展極為重要，但航空本身屬於動態行業，香港必須保持足夠競爭力，才可持續發展。

據被問及香港機場興建第三條跑道計劃時，羅祥國表示，現正重新檢視數據，但重申香港有迫切需要興建第三條跑道。他指出，正由於新跑道涉及問題廣泛，例如資金和環保考慮，政府更應爭取盡早完成籌備工作。羅文鈺則表示，航空業對本港經濟發展極為重要，但航空本身屬於動態行業，香港必須保持足夠競爭力，才可持續發展。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

當局表示，所有標書將會分析技術和財政狀況的可靠性，中標與否很大程度視乎競標公司工程價格是否低和能滿足需要。

巴拿馬運河航道的水量供應是通過人工開挖的加通湖來提供水資源。該湖面積 163 平方哩，主要供應運河航道內的淡水，於 1910 年開鑿，是目前全球最大的人工湖。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

當局表示，所有標書將會分析技術和財政狀況的可靠性，中標與否很大程度視乎競標公司工程價格是否低和能滿足需要。

巴拿馬運河航道的水量供應是通過人工開挖的加通湖來提供水資源。該湖面積 163 平方哩，主要供應運河航道內的淡水，於 1910 年開鑿，是目前全球最大的人工湖。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是 7239 萬美元、荷蘭的 Van Oord 公司是 9799.8 萬美元、比利時的 Jan de Nul 公司是 5785.6 萬美元。

該局表示利用自己擁有的資源來完成大多數浚和開挖、擴建工程，而承包的部分項目只包括加通湖合同。

至於6家工程公司標書開出的標價：比利時 Dredging international 是 3998.4 萬美元、中國港灣工程有限公司是 6738 萬美元、芬蘭的 Boskalis international 是 8550 萬美元、美國的 Great Lakes Dredge & Dock 公司是