

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1948/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日 期：2001年6月22日(星期五)
時 間：上午10時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：劉慧卿議員, JP
余若薇議員, SC, JP
李卓人議員

缺席委員：朱幼麟議員
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄧兆棠議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)
何宗基先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
黃振亞女士

運輸署首席運輸主任(2)／巴士及鐵路
葉麗清女士

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
何健華先生

運輸局首席助理局長(3)
鄧忍光先生

參與議程第VI項的討論

運輸局

運輸局副局長
何健華先生

運輸局首席助理局長(4)
蕭偉全先生

應邀出席者 : 參與議程第V項的討論

地鐵有限公司

主席
蘇澤光先生

財務總監
郭敬文先生

車務總監
祁輝先生

運輸策劃經理
蘇仲達先生

公司事務經理
梁陳智明女士

參與議程第VI項的討論

九廣鐵路公司

主席兼行政總裁
楊啟彥先生

財務及管理高級總監
黎文熹先生

輕鐵總監
余開堅先生

東鐵副總監
李殷泰先生

公司事務總經理
丘李賜恩女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

- I. 通過會議紀要及交通事務委員會提交立法會的報告**
(立法會CB(1)1573/00-01號文件 —— 2001年2月7日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要；及
立法會CB(1)1574/00-01號文件 —— 交通事務委員會提交立法會的報告的擬稿)

2001年2月7日與環境事務委員會舉行聯席會議的紀要獲得確認通過。

2. 委員察悉並通過交通事務委員會將於2001年7月4日提交立法會的報告的擬稿(立法會CB(1)1574/00-01號文件)。

II. 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1494/00-01號文件 —— 2001年機場快線車費；
- 立法會CB(1)1553/00-01號文件 —— 檢討新界東的過海隧道巴士服務；
- 立法會CB(1)1554/00-01號文件 —— 九龍城區的道路噪音問題；及
- 立法會CB(1)1563/00-01號文件 —— 南區的運輸基礎設施發展)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。主席表示事務委員會將繼續留意由各區議會提出，並載於立法會CB(1)1553/00-01、CB(1)1554/00-01及CB(1)1563/00-01號文件的關注事項。

III. 2001年7月6日下次會議的討論事項

- (立法會CB(1)1575/00-01(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
- 立法會CB(1)1575/00-01(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意於2001年7月6日舉行的下次會議討論下述事項：

- (a) 改善巴士服務效率的措施；及
- (b) 七號幹線。

5. 鄭家富議員要求事務委員會就路訊通(控股)有限公司上市及其對九龍巴士(一九三三)有限公司的影響，進行緊急的討論。由於委員已決定事務委員會下次例會的討論事項，主席建議由她與政府當局聯絡，要求當局就此事提供資料文件供委員參閱。視乎委員的意見，事務委員會可召開特別會議討論此事。

(會後補註：政府當局就“路訊通(控股)有限公司上市及其對九龍巴士(一九三三)有限公司的影響”提交的資料文件，已隨立法會CB(1)1718/00-01號文件送交委員。)

IV. 香港引入無軌電車系統可行性研究

(立法會CB(1)1575/00-01(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

6. 運輸署署長簡介政府當局就此事提交的文件(立法會CB(1)1575/00-01(03)號文件)的內容。該文件載述運輸署於2000年委聘顧問就香港引入無軌電車系統進行的可行性研究的主要結果，以及政府當局的下一步工作。

(會後補註：研究報告摘要已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)1627/00-01(01)號文件送交委員。)

技術及運作上的可行性

7. 主席要求政府當局提供資料，說明當局如何評估城巴有限公司(下稱“城巴”)在其車廠為一部改裝自現有柴油巴士的原型雙層無軌電車進行的試驗。她亦詢問當局會否考慮容許城巴自費在其轄下其中一條路線進行無軌電車的路面試驗。關於無軌電車的運作，她指出使用輔助柴油動力裝置以便在脫纜的情況下作有限度行駛，在一定程度上可克服顧問研究中提出的部分問題。

8. 運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時表示，城巴在車廠進行的試驗剛剛展開，運輸署現正就該計劃的進展情況與城巴保持密切聯繫。政府當局會在試驗得出結果後對之加以研究。儘管政府當局的立場是不會在現有的已建設地區引入無軌電車，但如有任何交通服務營辦商提出引入無軌電車的建議，當局會以開放態度處理有關事宜。她進一步表示，除了和交通影響及財務上的可行性有關的關注事項外，在進行任何路面試驗前還須訂定有關的規管及法律架構。

9. 然而，周梁淑怡議員認為如在香港引入無軌電車系統，將是一項對不少地區影響深遠的重要工作。政府當局不應任由私營機構自行處理引入無軌電車系統的工作，而應清楚訂明此計劃的可行性和所涉及的風險，以及在香港引入此種交通工具的各項參數，否則便會浪

費大量資源及人力。主席對此表示贊同，並籲請政府當局為有興趣參與的公司提供工作上的利便，以便為此目的探討及發展適當的技術。

10. 運輸署助理署長／巴士及鐵路向委員保證，政府當局將與有關各方保持密切聯繫，並提醒其注意顧問研究中提出的潛在風險。她補充，根據研究所得結果，就無軌電車運作所涉及的財務、營運、技術及組織事宜而言，在稠密市區遇到的困難將較新發展地區為多。因此，政府當局會仔細研究在東南九龍發展區推行無軌電車運作的試驗計劃，和採用其他符合環保原則的交通工具相比之下有何益處，從而決定哪一種交通工具是該新發展地區的最佳選擇。

對環境的裨益

11. 主席要求政府當局就採用無軌電車比起使用柴油巴士，只會令粒子數量微減0.5%一事作出澄清。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時解釋，由於無軌電車在行駛時不會排放廢氣，如單單以之和柴油巴士作一簡單比較，粒子數量將有100%的改善。然而，如將其他車輛排放的廢氣同時計算在內，一如香港仔與中環／灣仔的個案研究所得的結果顯示，以無軌電車取代柴油巴士而額外減低的粒子數量將相當輕微。只要政府當局持續採取各項改善環境措施，即使不採用無軌電車，因車輛在路面行駛而導致的路邊廢氣數量仍可大幅減少。

公眾接受程度

12. 鑒於架空牽引電纜的健康及景觀影響備受公眾關注，黃成智議員認為公眾接受程度是香港是否引入無軌電車的關鍵因素。因此，政府當局應向所涉地區的區議會作出適當的諮詢，特別是在批准進行任何路面試驗前。

13. 運輸局首席助理局長(1)重申，政府當局並無計劃在現階段進行任何路面試驗，並表示當局知悉社會上部分界別人士對推行無軌電車系統有不同意見。在城巴於其車廠展開試驗前，南區區議會曾就無軌電車的運作提出關注。因此，如城巴進一步擴大其在車廠進行的試驗，將須先行解決該等關注事項及顧問研究中提出的其他技術事宜。此外，運輸署助理署長／巴士及鐵路亦向委員保證，公眾接受程度是一項非常重要的考慮因素。政府當局在決定是否將此種新交通工具引入香港前，將會徵詢有關各方的意見。

V. 2001年地鐵票價建議

(立法會CB(1)1575/00-01(04)號文件 —— 地鐵有限公司提交的資料文件)

14. 地鐵有限公司主席蘇澤光先生應主席所請，闡述地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)所提交有關2001年地鐵票價檢討的資料文件(立法會CB(1)1575/00-01(04)號文件)的重點。他告知委員，地鐵票價在凍結3年後，地鐵公司現正考慮由2001年9月1日起，對票價作出溫和的調整，將之全面調高2%至2.5%。根據地鐵公司與政府在2000年6月3日訂立的《營運協議》，地鐵公司對其票價作出任何調整前必須遵守多項規定，包括諮詢交通事務委員會和交通諮詢委員會，以及考慮公眾對任何票價調整建議的接受程度。是次與事務委員會舉行的會議，屬《營運協議》所訂諮詢程序的一部分，地鐵公司會同時向委員匯報其進行的乘客意見調查的結果。

15. 地鐵公司運輸策劃經理蘇仲達先生利用投影機，向委員簡介和2001年地鐵票價調整有關的背景資料。

(會後補註：地鐵公司於會議席上提交的簡介資料其後已隨立法會CB(1)1627/00-01(02)號文件送交委員。)

委員對地鐵公司的提高票價建議的意見

16. 鄭家富議員對提高票價的建議表示強烈反對。鑒於地鐵公司在去年錄得40億元盈利，加上目前經濟狀況欠佳，他認為地鐵公司現時提出的建議並無充分理據支持，僅屬該公司貪得無厭之舉。李卓人議員認為，地鐵公司在現時經濟蕭條的情況下仍有突出業績，將極難令市民大眾接受其提高票價的建議。他認為除了保障股東利益外，地鐵公司亦應考慮其加價建議對社會造成的整體影響，以及市民是否可以承受加價帶來的負擔。陳偉業議員贊同上述意見，並表示地鐵公司不應單單着眼於增加其利潤。

17. 張宇人議員表示，由於消費物價出現通縮現象，他並不認為建議的票價增幅屬溫和調整。黃成智議員提出普羅市民所面對的生計問題及對提高票價的強烈反對，並指出地鐵公司在過去數年僅凍結其票價，而沒有調低票價以反映通縮情況。儘管地鐵公司會進行資料文件第8段所載列的改善工程，但市民大眾寧願維持現時

的地鐵票價水平。他表示，待本港經濟大致上全面復蘇後，委員及市民大眾會較容易接受提高票價的做法。

18. 劉慧卿議員雖支持地鐵公司批撥資源，藉以維持其服務表現及對鐵路系統進行維修保養，從而為社會提供一種符合環保原則的交通工具，但她亦贊同其他委員的意見，認為現時並非地鐵公司提出加價建議的適當時候。她籲請地鐵公司作出更大努力，在物色新的收入來源之餘亦致力減低其營運開支。

19. 地鐵公司主席察悉委員的意見，並在回應時表示，地鐵公司是在不斷努力控制各項營運開支及開拓額外業務的情況下，才得以令其票價由1997年起一直維持不變。他解釋，雖然地鐵公司去年的確賺得40億元利潤，但其中有30億元以上來自物業發展項目，而此項收益並非穩定可靠的收入來源。事實上，鐵路營運及相關業務的收入僅佔該公司營業利潤的一小部分。然而，即使將物業發展項目的收益計算在內，地鐵公司在2000年的所得利潤，按498億元股東資金計算僅達到8%的回報率，而按925億元資產總值計算的回報率甚至更低。與不少公用事業公司所取得的13%至15%回報率相比之下，上述回報率無疑較為遜色。就負擔能力而言，他請委員注意，自1995年以來，地鐵票價的增幅為16%，而同期的表面工資增長則為29%。

20. 地鐵公司主席進一步表示，由於來往地鐵車站的接駁巴士服務不足，各地鐵路線的乘客量在近年一直備受專利巴士服務帶來的激烈競爭所影響。地鐵公司已向政府當局提出此問題，而他亦有信心在新的鐵路線投入服務後，此情況會得到改善，因為地鐵公司致力為乘客提供安全可靠及符合成本效益的集體運輸服務。

21. 地鐵公司主席明白無論在任何時候，人們對任何加價安排均不會表示歡迎，但他強調，地鐵公司的加價建議屬溫和調整，而且確實是必要安排。除了向不少亦為普通市民的股東分派股息外，地鐵公司會將所得利潤重新投資在公司業務之上，藉以改善其網絡及服務。他向委員保證，所有改善工程如列車翻新工程均經過仔細規劃，以確保地鐵系統維持安全及有效率的運作。作為地鐵公司的主席，他必須對股東以至整個社會負責，為了維持公司業務在商業上的可行性而提出加價建議，以避免進一步削弱地鐵公司的資產回報率，並維持該公司提供的優質服務及繼續改善其服務。

22. 鄭家富議員提及，行政長官較早前曾發表言論，促請兩間鐵路公司審慎考慮現時的經濟狀況及公眾

意見，然後作出明智的決定。鄭議員因而詢問地鐵公司會否從善如流，重新考慮其加價建議。陳偉業議員亦詢問，地鐵公司董事局會以何種依據作出最後決定。

23. 地鐵公司主席回應時表示，地鐵公司將會慎重考慮行政長官的意見，並繼續聽取社會各界提出的不同意見，然後才由董事局作出最後決定。然而，一如行政長官所指出，地鐵公司亦須考慮本身的財務狀況及其國際信貸評級所受到的影響。因此，縱使地鐵票價已凍結3年，該公司亦僅提出非常溫和的票價加幅。城市大學曾於2001年2月代表地鐵公司進行一項特別調查，以評估市民對地鐵票價的意見。根據該項調查的所得結果，有42%受訪者認為2%的票價加幅可以接受。他補充，董事局在作出最後決定前會考慮所有有關因素，確保該公司的投資可取得合理的回報，而票價加幅亦在市民可負擔的範圍以內。

24. 地鐵公司主席希望委員明白，地鐵公司作為一公眾上市公司，最重要的是能夠自負盈虧，無需政府作出任何補貼。外地經驗顯示，接受政府補貼的地鐵系統，其營運效率及業績往往欠佳。

25. 劉炳章議員申報利益，表明其公司是地鐵公司的顧問之一。他表示提高票價必然不會受到市民大眾歡迎，但地鐵公司根據法定機制決定其票價的自主權應受到尊重，否則可能會令運輸基礎設施方面的海外投資者卻步。然而，經考慮到本港的一般經濟狀況後，他促請地鐵公司再慎重考慮實施提高票價安排的適當時間。石禮謙議員對此亦有同感，並認為建議的票價加幅合理，因為地鐵公司有責任以審慎的商業原則營運，並同時照顧其股東的利益。有見及此，立法會不應干預地鐵公司的商業運作。

26. 鄭家富議員認為，提高票價的建議會直接影響普羅大眾的生計，因為他們仍未得享經濟復蘇所帶來的成果。鑒於地鐵公司在經濟不景的情況下仍有可觀利潤，他籲請地鐵公司再認真考慮其對此事的立場。如可押後實施提高票價的建議，待經濟得到進一步的復蘇，將有助市民克服當前的困難，令他們更名為地鐵公司的貢獻及成就而感到自豪。

地鐵公司的財務狀況

27. 譚耀宗議員詢問，地鐵公司的財務狀況會否因近期息率下調，以及將軍澳支線訂於2002年年底啟用而獲得改善。地鐵公司財務總監郭敬文先生回應時解釋，

根據理想的融資模式，地鐵公司的借貸將均分為定息債項及浮動息率債項。目前，地鐵公司的負債總額約為280億元，其每年利息開支約達20億元。由於息率下調，浮動息率債項的利息開支將稍微減少。假設息率平均下調0.5%，每年支付的利息款額將可減少約7,000萬元。然而，由於地鐵公司須執行已承擔的非經常開支項目，該公司須作出額外的借貸。

28. 地鐵公司主席補充，雖然總載客量會因為新鐵路線啟用而有所增加，但地鐵公司的盈利會在新鐵路線營運初年因折舊及相關利息開支而大受影響。將軍澳支線料將出現類似情況。作為鐵路發展活動不可或缺的一部分，地鐵公司將進行物業發展，以補鐵路投資回報的不足。

29. 陳偉業議員表示，由於將軍澳支線的沿線物業發展計劃會在未來多年繼續為地鐵公司帶來穩定可靠的收入，該公司不應過分強調其所面對的加價壓力。在此方面，他要求地鐵公司提供資料，說明預計在未來5年可從物業發展項目得到的收入為何。地鐵公司主席回應時表示，由於地鐵公司是上市公司，他不能就該公司的盈利作出任何預測，因為此舉會對股價造成影響。此外，他表示一切將視乎市場狀況，以及與發展商就聯營安排訂定的條款而定。然而，陳議員認為在未能清楚瞭解地鐵公司預計可從物業發展項目得到多少收入的情況下，實在極難令市民信服該公司確有需要且有充分理由提出現時的加價建議。

30. 劉慧卿議員詢問，倘把地鐵票價維持於現有水平，地鐵公司的信貸評級會否受到不良影響。此外，張宇人議員亦對地鐵公司的利息開支可能會在此情況下有所增加表示關注。地鐵公司財務總監表示，雖然極難斷言上述影響將於何時浮現，但國際信貸評級機構會密切注視地鐵公司的償債能力。由於地鐵公司計劃進行多項投資計劃，該公司的最重要任務是維持其信貸評級，俾能籌集資金。一般而言，如地鐵公司的信貸評級由A級調低至BBB級，其利息開支或會上升0.5%至1%。

31. 地鐵公司主席回應陳國強議員時表示，由於地鐵公司將參考其他公司的薪酬趨勢以檢討其員工薪酬，故今年可能須面對強大的加薪壓力。

政府當局擔當的角色

32. 鄭家富議員認為，鑒於行政長官曾就此事公開發表言論，運輸局局長作為地鐵公司董事局內的政府代表，

應向董事局成員傳遞此明確信息，並在董事局討論提高票價的建議時提出強烈反對，使公眾利益得到保障。李卓人議員擔憂地鐵公司的加價建議會鼓勵公共交通服務營辦商提高其票價，並表示政府當局能否在此事上採取強硬的立場，便益發顯得重要。陳偉業議員表示，既然公用事業機構在此艱難時期仍能取得可觀利潤，他認為政府應透過此等公司董事局內的政府代表，履行其平衡商業與公眾利益的職責。

33. 運輸局副局長回應時表示，政府當局的主要目標是確保提供安全、有效率及可靠的運輸系統，以配合市民的經濟、社會及康娛需要。由於地鐵公司需要額外資金，應付其所承擔的鉅額非經常開支，以維持及提高現有路線的服務水平，以及在日後進一步擴充其地鐵系統，政府當局認同該公司有需要每年檢討其票價。

34. 運輸局副局長承認提高票價是一項棘手問題，但他表示，對公眾接受程度及負擔能力和香港經濟狀況所受到的影響作出適當的考慮，亦屬同樣重要。因此，政府當局認為地鐵公司董事局應在完成整個諮詢過程，並考慮所有相關因素後才作出決定。由於諮詢過程尚未結束，該公司尚未作出最後決定。據他所知，在董事局首次就加價建議進行討論時，董事局成員決定在現階段公布有關建議，以便進行公眾諮詢。運輸局局長作為地鐵公司董事局內的政府代表，將會在適當時候參與有關的決策過程。就此而言，與事務委員會舉行的是次會議，可為地鐵公司提供徵詢委員意見的好機會。

(會後補註：地鐵公司主席來函告知事務委員會，該公司決定將原來建議於2001年9月1日實施的提高票價安排押後至2002年4月1日推行。有關函件已隨立法會CB(1)1715/00-01(02)號文件送交委員。)

VI. 九廣鐵路公司就2001年乘客票價作出的檢討

(立法會CB(1)1575/00-01(05)號文件 —— 九廣鐵路公司提交的資料文件)

35. 九廣鐵路公司主席兼行政總裁楊啟彥先生簡介九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)就其2001年乘客票價檢討提交的資料文件(立法會CB(1)1575/00-01(05)號文件)的內容。他提請委員注意，儘管九鐵已切實努力減低其營運成本，但該公司如須繼續改善其服務及擴充其鐵路網絡，

則別無他法而惟有考慮提高其票價。因此，九鐵管理局原則上決定由2001年9月1日起對票價作出輕微調整，平均加幅為3.1%，但在作出最後決定前希望聽取公眾對該項建議的意見。

36. 九鐵財務及管理高級總監黎文熹先生借助投影機，向委員簡介支持九鐵作出2001年票價調整的背景資料。

(會後補註：在會議席上提交的簡介資料其後已隨立法會CB(1)1627/00-01(03)號文件送交委員。)

委員對九鐵調整票價建議的意見

37. 鄭家富議員表示，九鐵去年賺得合理的利潤，因此，他對建議作出的票價調整表示反對。他指出，由於九鐵每日的載客量超過100萬人次，任何票價調整均會對廣大乘客的生計造成嚴重影響。鑒於九鐵由政府全資擁有，他並不認為該公司應犧牲普羅大眾的利益以賺取更高利潤。黃成智議員就此表達了相若的意見，並認為由於過境交通預計會在可見的將來持續增長，為九鐵帶來可靠及更多收入，他並不信納該公司確有必要提出目前的建議。

38. 鑒於行政長官已公開呼籲兩間鐵路公司審慎考慮目前的經濟狀況及公眾的意見，然後作出明智的決定，鄭家富議員詢問九鐵是否願意重新考慮其加價建議。

39. 九鐵主席回應時強調，提高票價建議僅屬原則上的決定，有關安排尚未落實。九鐵會認真考慮行政長官的建議，並仔細聽取各界提出的意見，包括事務委員會委員在是次會議席上表達的意見。待現正進行的公眾諮詢工作完成後，他會向管理局提出建議，以便作出最後決定。九鐵主席進一步表示，從該公司的角度而言，建議的加價安排是溫和的方案。然而，如各界一致認為應顧及市民大眾的反應而押後實施票價調整建議，他會將此項意見提交管理局，以供考慮。

40. 關於簡介資料所提供的票價負擔能力趨勢數字，陳偉業議員關注到最近一項研究顯示，港人過去數年的交通開支一直出現增長。黃成智議員亦表示，北區居民的情況尤其惡劣。因此，他籲請九鐵注意加價安排對廣大乘客構成的額外財政負擔。九鐵主席回應時答允向管理局轉達委員提出的關注事項，以供考慮。九鐵財務及管理高級總監補充時表示，根據該公司按照政府統

計處公布的有關數據計算所得，九鐵票價在過去5年的增幅為14%，而本港50%最低收入人士的工資則有17%的增長。

41. 鄭家富議員表示，由於委員與一般市民均明確表示反對有關建議，他希望九鐵管理局會作出明智的決定，押後提高其票價。陳偉業議員對此亦有同感，他並籲請九鐵帶頭就此事及早作出決定。譚耀宗議員亦認為，以現時的經濟狀況而言，一般市民未有接受該項加價建議的準備。因此，他促請九鐵考慮押後該項建議。

42. 對於九鐵將所得盈利重新投資在改善網絡及服務之上，以便為社會提供一種環保的交通工具，劉慧卿議員表示支持，但她亦贊同其他委員的意見，認為現時並非九鐵提出加價建議的適當時候。因此，她促請九鐵主席向九鐵管理局轉達此項信息，以便就此作出商議。

43. 劉炳章議員申報利益，表明其公司為九鐵顧問之一。他表示，根據“用者自付”的原則，他支持目前的建議。否則，屬政府全資擁有的九鐵倘遇上任何財政困難，政府便須動用公帑注資入該公司。

44. 由於建議的票價調整幅度溫和，石禮謙議員對九鐵的建議表示支持。不過，他亦籲請該公司押後至稍後時間始實施加價安排。

九鐵的財務狀況

45. 劉慧卿議員指出，九鐵2001年的預計純利為25億4,000萬元，加上在興建西鐵方面所節省的開支，她關注到九鐵是否須面對提高票價的真正壓力。九鐵主席回應時強調，該公司的所得利潤已悉數重新投資於改善服務及新投資項目之上。除了將於未來3年用於改善服務的38億元之外，他表示西鐵及東鐵支線項目的預計成本總額為728億元。由於九鐵與政府就鐵路工程項目達成的協議規定，西鐵第一期及東鐵支線工程計劃的所需資金部分來自政府注資、部分來自九鐵的累積盈利，而部分則從借貸取得，因此，九鐵將從累積盈利中撥出172億元，用作投資於此等鐵路項目之上。雖然西鐵的建造成本已由640億元下調至464億元，但政府就西鐵及東鐵支線計劃作出的注資上限為370億元，因此，就成本約為300億元的東鐵支線計劃只提供了80億元資金。九鐵將須貸款186億元，作為進行此等鐵路工程項目的資金。在上述所需款項中，有123億元須在2001至2004年間籌集。他表示，如把所有此等所需資金計算在內，九鐵2001年的預計利潤實在說不上豐厚。

46. 九鐵財務及管理高級總監回答劉議員進一步提出的查詢時表示，假設加價建議如期實施，估計九鐵2002年的營業利潤會有輕微增長。

47. 張宇人議員明白九鐵須力求維持其信貸評級，以便在未來數年貸款進行已承擔的投資項目，因此，他對九鐵的加價建議表示支持。然而，他表示鑒於消費物價緊縮，他並不認為建議的票價增幅屬溫和調整。考慮到普羅大眾須面對的生計問題，他籲請九鐵押後實施其加價建議。

48. 鑒於東鐵本地線的票價具備優勢，劉慧卿議員詢問其市場佔有率不及專利巴士的理由何在。九鐵主席回答時解釋，由於發生亞洲金融風暴，經濟活動在1998及1999年大幅放緩。本港的公共運輸市場亦整體上出現萎縮，東鐵及其他公共交通服務的載客量均告下跌。然而，儘管市況不景，過境客運數量卻持續增長，因為有越來越多港人前往深圳購物、消遣及工幹。

49. 劉炳章議員對於羅湖站的過度擠迫情況表示關注，並詢問九鐵會採取何種措施解決此問題。九鐵主席答稱，東鐵列車完全有能力應付日漸增多的乘客量，問題在於羅湖站的旅客處理量，以及出入境和海關人員疏導離境旅客的速度。基於實際情況所限，羅湖站不可能作進一步擴充，只能在可行情況下採取改善措施。因此，九鐵建議興建落馬洲支線，把前往深圳的旅客由羅湖導引至第二條過境通道，從而紓緩羅湖的擠迫情況。然而，該計劃現因九鐵提出上訴而仍被擱置。

50. 鄭家富議員指出，東鐵本地線在1996至2000年間的業績起伏不定，並要求該公司就2001年大幅虧損7,200萬元的預測作出解釋。他擔心九鐵會試圖以東鐵本地線長期虧損，作為建議提高票價的理據。九鐵財務及管理高級總監回答時解釋，由1997年開始，東鐵本地線的載客量一直下降。雖然此趨勢由2000年開始出現逆轉，而且估計2001年的載客人次會重新攀上1997年的水平，但東鐵本地線的整體收入已因為九鐵票價自1997年9月1日起凍結而減少。另一方面，隨着九鐵繼續改善其服務，資本開支及營運成本均有所增加，因而導致九鐵作出2001年將有7,200萬元虧損的預測。九鐵財務及管理高級總監應鄭議員所請，同意於會後向委員提交和東鐵本地線的2001年預測虧損有關的詳細分項數字。

九鐵

51. 鑒於東鐵基本上是來往紅磡至羅湖的集體運輸鐵路線，黃成智議員詢問其營運成本是否由本地線及過境線適當分攤。他關注到九鐵試圖把東鐵本地線的盈利

能力壓低，藉以削弱本地線乘客就加價建議提出的反對理據。

52. 九鐵主席回應時向委員保證，九鐵對本地乘客並無任何偏見。該公司會力求平衡本地線與過境線的發展。他解釋，由於前往羅湖的列車票價遠較本地票價為高，東鐵過境線的利潤亦會較高。九鐵財務及管理高級總監補充，並非所有營運成本均會計入東鐵本地線帳目。單純因為提供過境服務而招致的營運成本，例如在羅湖站及紅磡站提供設施的費用，將只會計入東鐵過境線帳目。其他營運成本如電力及燃料費用，則會根據既定程式由兩項服務分攤。

九鐵

53. 然而，石禮謙議員並不信納分開計算東鐵本地線及過境線的收支是恰當的安排。他認為九鐵應檢討其現有做法，將東鐵轄下兩項服務合而為一。九鐵財務及管理高級總監表示，他會進一步考慮委員提出的意見。因應主席提出的要求，他亦同意於會後提供收支計算方法的更詳細資料，供委員參閱。

54. 陳偉業議員提到輕鐵服務在過去5年持續出現虧損，並對此情況將削弱九鐵財務狀況一事深表關注。他認為九鐵及政府應從財務及運輸角度認真檢討輕鐵在經營上的可行性，從而決定應否維持輕鐵服務。譚耀宗議員對此雖同感關注，但卻持有不同意見，並支持九鐵投資興建通往天水圍新市鎮的鐵路支線，為該區日漸增多的人口提供服務。石禮謙議員認為提高東鐵票價的所得收入，不應用作彌補無利可圖的服務(如輕鐵及九鐵巴士服務)所出現的收入不足問題。此方面的負擔不應由東鐵乘客肩負，而政府應為九鐵新投資項目的建造工程提供更多財政支援。

55. 九鐵主席歡迎政府提供額外的支援，但他指出，政府所需作出的注資金額，將是當局評估鐵路公司就沙田至中環線提交的方案的極重要因素。

56. 九鐵主席繼而闡釋輕鐵所面對的營運困難，以及由其他公共交通工具的激烈競爭帶來的種種挑戰。他表示，儘管輕鐵服務出現虧損，但九鐵作為一公共機構，一直致力提供更佳及範圍更廣的服務，以滿足新界西北地區居民的交通需要。由於西鐵預期將於2003年投入服務，輕鐵已着手進行一項耗資23億元的計劃，冀能擴大輕鐵在公共運輸服務中的功能，為西鐵提供接駁服務。

57. 九鐵主席回應陳議員提出檢討輕鐵服務的要求時指出，現時，輕鐵每日的平均載客量維持於約35萬人次的水平。在現階段實極難以任何其他公共交通工具取代輕鐵服務，特別是從環保方面的表現而言。運輸局副局長在補充時確認輕鐵在服務新界西北地區居民方面所擔當的角色。他表示，除了是有效率及環保的運輸工具外，輕鐵的存在還具有促進各種公共交通工具之間的競爭的功能。由於輕鐵日後將與西鐵合併，政府當局認為輕鐵的業績可望獲得改善。主席表示，事務委員會可跟進此事。

58. 劉炳章議員表示九鐵的巴士服務業績差劣，並認為該公司應加倍努力，在減低進一步出現的虧損之餘，同時物色其他新的非票務收入來源。九鐵主席察悉劉議員的意見，並強調該公司會探討維持其巴士服務競爭能力的方法。其中一個方法是繼續進行巴士路線重組工作，以便更有效運用資源。九鐵已制訂巴士路線重組計劃，藉以在西鐵第一期及輕鐵天水圍支線於2003年年底投入服務之前及之後提供服務。關於非票務收入，他表示，九鐵正考慮將用作廣告宣傳的範圍擴大至包括車站以外的鐵路構築物。

59. 九鐵財務及管理高級總監回應劉議員進一步提出的查詢時表示，雖然東鐵及東鐵支線沿線的新物業發展項目的籌備工作現正進行，但該等發展項目須在2005至2006年間方可完成。因此，預計未來數年從物業發展所得的收入並不多。在此方面，石禮謙議員支持政府向九鐵批出更多物業發展項目，以紓緩其調整票價的壓力。

60. 鄭家富議員提出議案，要求九鐵押後實施其加價建議。議案措辭如下：

“本會要求九廣鐵路公司押後調整票價。”

61. 上述議案於席上付諸表決。鄭家富議員、陳偉業議員、石禮謙議員及黃成智議員表決贊成該議案，陳國強議員則放棄表決。由於過半數出席委員表決贊成該議案，該議案遂獲得通過。

(會後補註：九鐵主席來函告知事務委員會，該公司決定將原來建議於2001年9月1日實施的提高票價安排押後至2002年4月1日推行。有關函件已隨立法會CB(1)1715/00-01(01)號文件送交委員。)

經辦人／部門

VII. 其他事項

62. 議事完畢，會議於下午1時20分結束。

立法會秘書處
2001年9月13日