

## 諮詢文件

### 立法會交通事務委員會

### 二零零一年地鐵車費提案

#### 引言

1. 本文陳述二零零一年地鐵車費檢討的有關資料，就地鐵車費提案，諮詢立法會交通事務委員會。

#### 背景

2. 根據《營運協議》條款8.1，地鐵公司在調整車費前需要先行：
  - 一. 根據乘客意見調查結果，考慮公眾對調整車費的接受程度；
  - 二. 諮詢交通諮詢委員會；
  - 三. 諮詢立法會交通事務委員會；
  - 四. 進行諮詢後，由公司董事局通過車費調整的建議；
  - 五. 正式知會交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會；
  - 六. 在實施新車費前，向公眾正式公布新車費安排。
3. 本文是按營運協議的諮詢程序，提交乘客意見調查結果，進行諮詢。

#### 運作表現

4. 二零零零年地鐵的服務表現優良，相對《營運協議》及顧客服務目標所釐訂的標準，均有超水準的表現，地鐵服務一直被公眾推選為本港最優秀及最物有所值的交通工具之一(附件一及附件二)。國際標準借鑑的研究結果亦顯示，地鐵公司的營運表現與世界各地系統相比，一直都是首屈一指。

5. 在提供優良服務之際，地鐵公司自一九九七年以來一直都避免增加車費。在一九九九年，地鐵全面凍結員工薪酬。主要透過自願離職計劃，目前員工人數相對一九九八年減少了超過百分之十五。多年來，地鐵公司嚴謹控制各項營運開支，在未來仍會繼續在這方面努力。
6. 為了舒緩加價的壓力，地鐵公司不斷開拓新的收入來源，包括在地鐵系統內開拓新的廣告媒體和新的業務機會、積極推廣八達通卡業務。公司在廣告業務和其他非票務收入的增幅於二零零零年達到百分之二十，公司會繼續尋找商機去提升香港市民的生活質素和發展新業務。

### **改善服務計劃**

7. 自一九九七年車費調整後，地鐵公司已投資一百二十億港元以改善及維修地鐵系統，其中包括下列工程：
  - 一. 列車全面翻新工程；
  - 二. 更換訊號系統；
  - 三. 車站閉路電視系統；
  - 四. 車站公眾廣播系統；
  - 五. 灣仔站及觀塘站的車站改善工程；
  - 六. 乘客資訊系統。
8. 在未來的十年內，公司會繼續投入一百二十億港元，進行各項改善工程，包括：
  - 一. 車站出入口改善工程；
  - 二. 車站設備改善工程；
  - 三. 更新車站管理系統；
  - 四. 更換車站環境控制系統；
  - 五. 設置升降機以照顧長者、傷殘人士和有需要的乘客；
  - 六. 自動扶手電梯翻新工程；
  - 七. 訊號及電訊系統改善工程；
  - 八. 車站改善工程，包括九龍塘、旺角和尖沙咀地鐵站。

9. 耗資三十一億港元的紓緩 魚涌乘客擠塞工程將會於二零零一年底竣工，為乘客提供更方便的車程。港島綫及觀塘綫的乘客只需橫過對面月台便可轉乘另一路綫的列車。
10. 這些支出並不包括耗資二十億港元的加裝月台幕門工程。八達通卡的乘客每程付出一角，分擔了部分月台幕門加裝工程的費用。
11. 公司會在繁忙時間和非繁忙時段增加班次。而列車全面翻新工程亦即將完成，地鐵會繼續為市民提供安全、可靠和高質素的地鐵服務。
12. 將軍澳支綫建造工程進展良好，可如期在二零零二年底即將投入服務。配合《鐵路發展策略2000》的各項新支綫籌備工作，也進行得如火如荼。

## **財務狀況**

13. 二零零零年，包括物業發展所得的利潤，地鐵公司的股東資金回報率只達到百分之八，相對公共服務事業一般百分之十三到百分之十五的水平為低。
14. 此外，去年在立法會審議地鐵私有化的會議上，地鐵公司也曾作出承諾，會遵從一直沿用參考市場薪酬走勢指標調查結果，檢討員工薪酬，因此相信今年七月需要加薪的壓力很大。
15. 目前，地鐵公司的債務達二百八十億港元，每年的利息開支約為二十億港元，公司的清償債務和支付利息的能力直接影響到其信貸評級。
16. 為了維持業務經營的可行性，避免繼續削弱資產設備的回報，有足夠資源作服務的改善，繼續提供優質服務，地鐵公司實有必要進行車費檢討。

## 乘客的負擔能力

17. 自一九九五年以來，地鐵車費增幅為百分之十六，而同期的表面工資增長為百分之二十九。

## 世界各地地鐵車費的比較

18. 世界各地不少鐵路系統都依賴政府補貼。雖然如此，香港地鐵車費仍要比這些地方的車費為低。(附件三)

## 乘客意見

19. 一如既往，公司委任香港城市大學在二零零一年二月，就地鐵車費進行一項公眾意見調查。結果顯示，百分之四十二的受訪者認為二零零一年整體車費平均增幅百分之二是可接受的。若增幅超過百分之五，則有百分之十九的受訪者認為可以接受。另一方面，接近七成使用單程車票的受訪者，明白找換輔幣的局限，均接受單程車費每程最少增加五角的安排。

## 二零零一年車票建議

20. 地鐵公司建議自二零零一年九月一日起，車費作溫和的調整，整體調整幅度為百分之二至百分之二點五。
21. 目前，百分之九十的乘客均採用八達通卡。根據初步數字推算，若採用是次調整提案，八成使用八達通卡的乘客要多附壹角車費，一成半使用八達通卡的乘客需要多付貳角車資，需要多付車資一角的乘客不足百分之五。單程車費每程的調整則為五角。
22. 長者、學生及小童仍可繼續享用約等於成人車費一半的特惠車費。

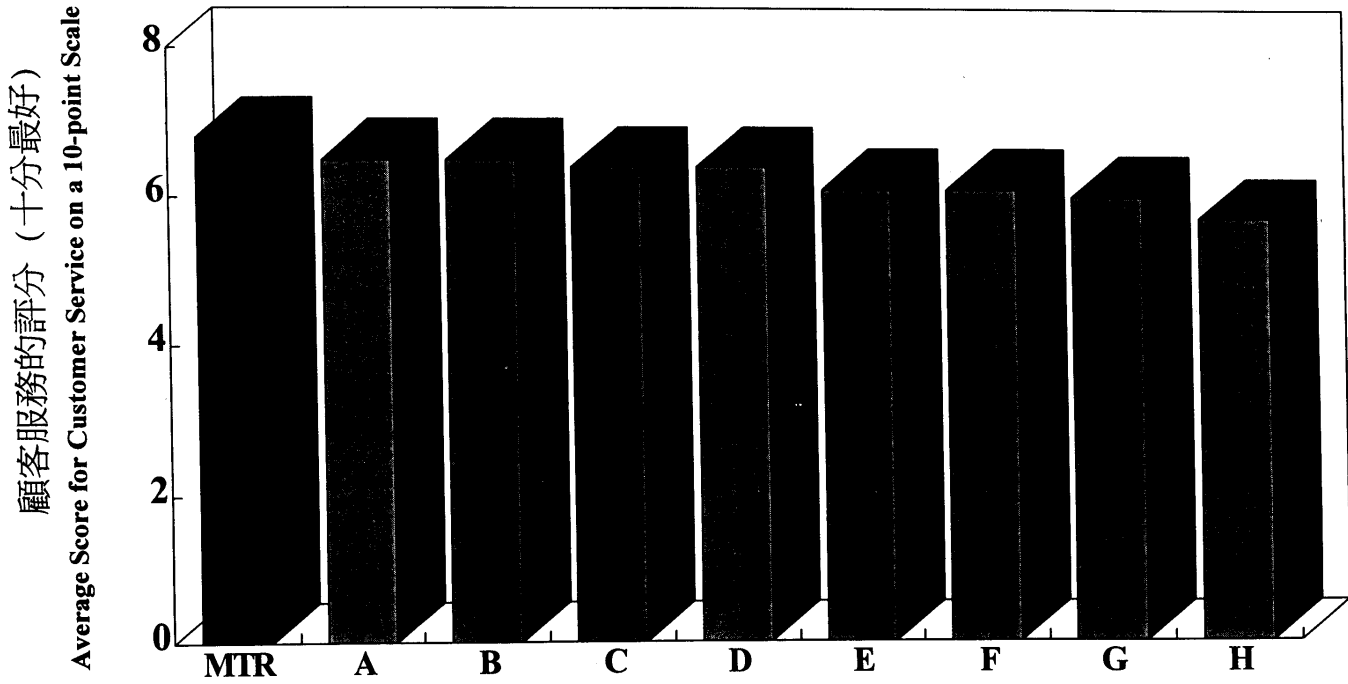
地鐵公司

二零零一年六月十八日

# 公眾對於各公共交通顧客服務的評分

附件一  
Annex 1

## Public Attitude Towards Customer Service

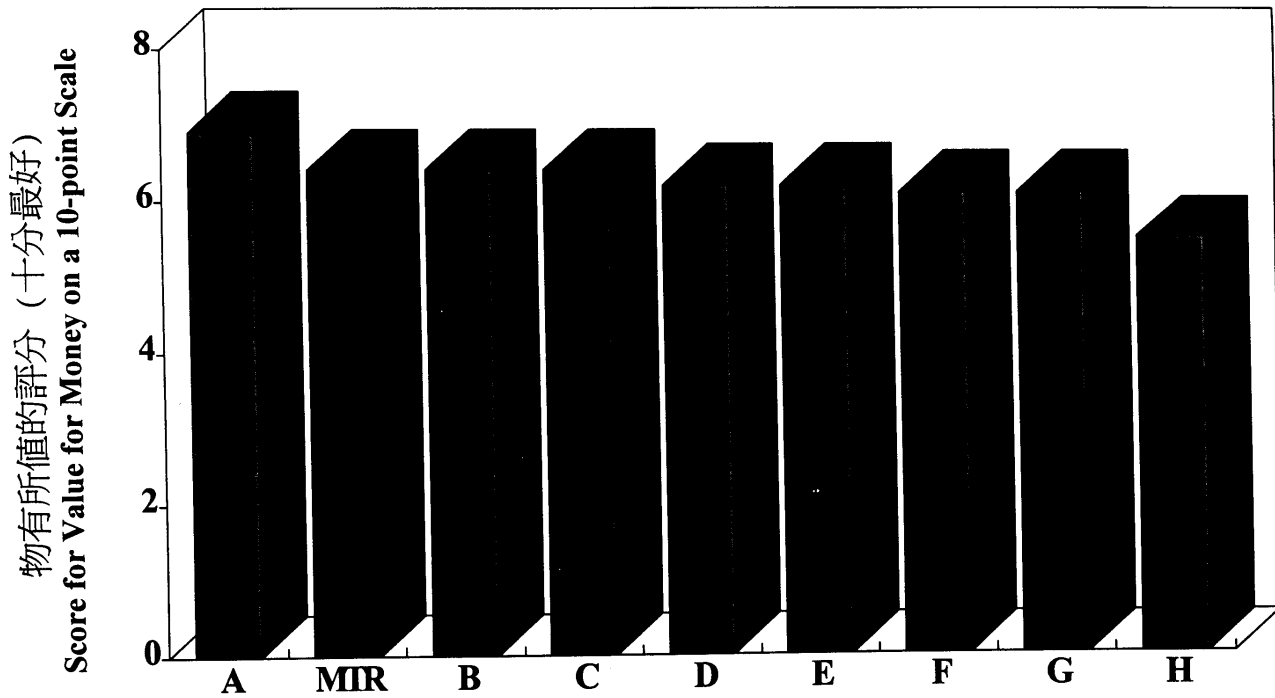


Source : HK Telebus Survey - Dec 00 資料來源：二零零零年十二月份電話訪問

# 公眾對於各公共交通物有所值的評價

## Public Attitude Towards Value for Money

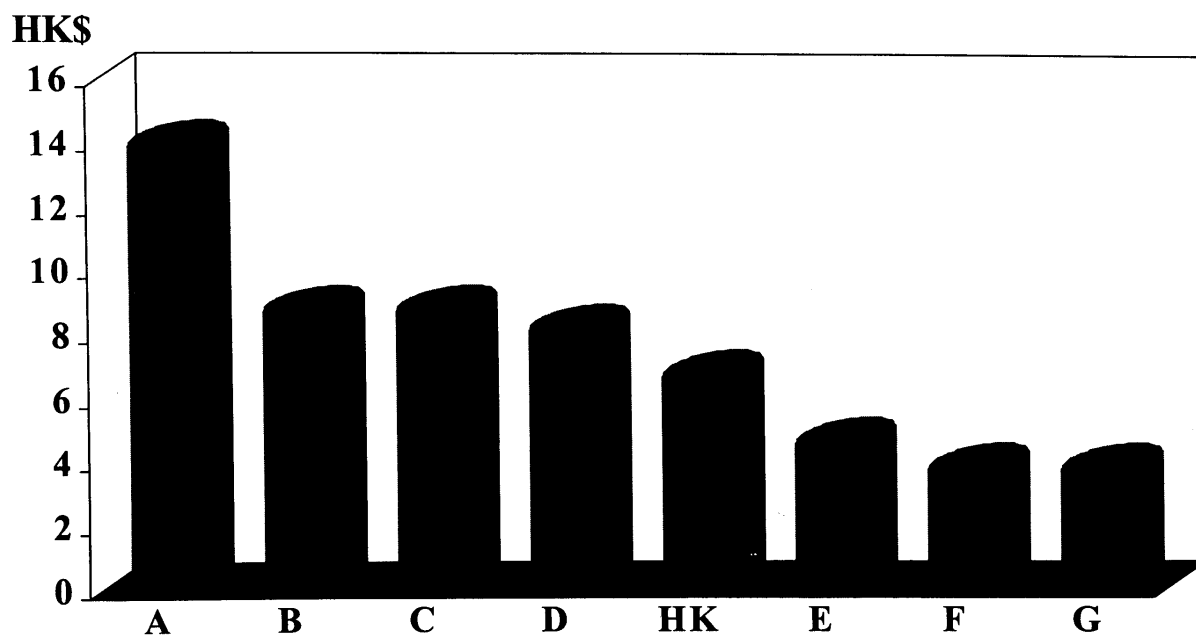
附件二  
Annex 2



Source : HK Telebus Survey - Dec 00 資料來源：二零零零年十二月份電話訪問

# 與各城市鐵路平均車費比較

## Average Fare Comparison with Overseas Metros



The comparison covers Hong Kong, London, Berlin, Paris (2 metros), New York, Sao Paulo, Tokyo. Most of them receive subsidy from their Governments.

與香港地鐵比較的系統包括倫敦、柏林、巴黎(兩鐵路)、紐約、聖保羅和東京地區。大部份海外系統均有政府津貼。