

建議中的《兩鐵合併條例草案》

利禮賢教授
英國倫敦大學帝國學院

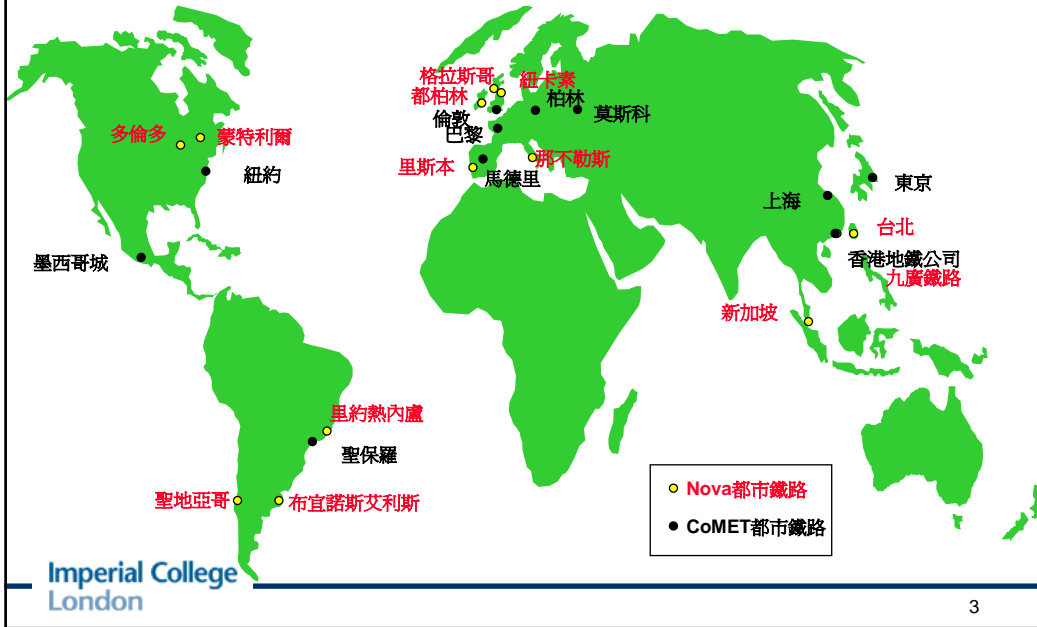
向香港特別行政區立法會簡報

2006年10月28日

英國倫敦大學帝國學院利禮賢教授

- 帝國學院的榮譽退休運輸教授
- 鐵路技術策略中心主席
- 地下鐵路有限公司前常務董事 (1975-1980)
- 英國倫敦地鐵前任主席兼總經理 (1980-1988)
- 英國倫敦大學帝國學院前土木及環境工程系系主任 (1997-99)
- 帝國學院：目前是全球十大學府之一 (London Times, 2006)

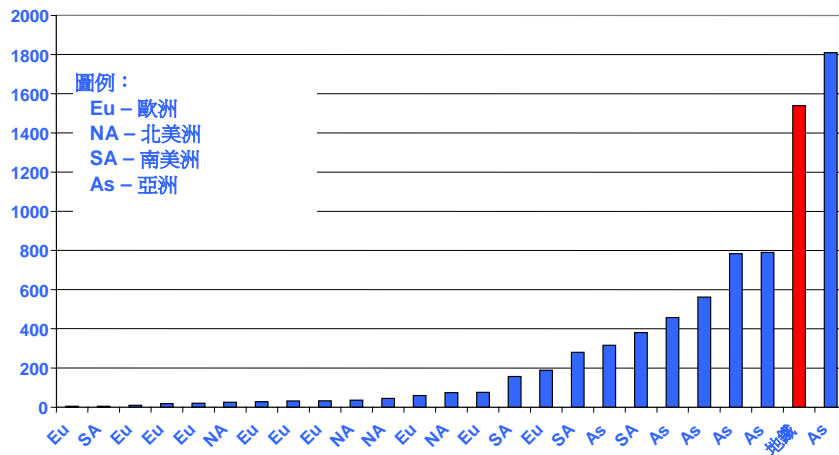
地鐵公司是國際都市鐵路聯會 (CoMET) 鐵路標準借鑑小組創辦成員
帝國學院：自1994年起開始進行集體運輸鐵路標準借鑑研究



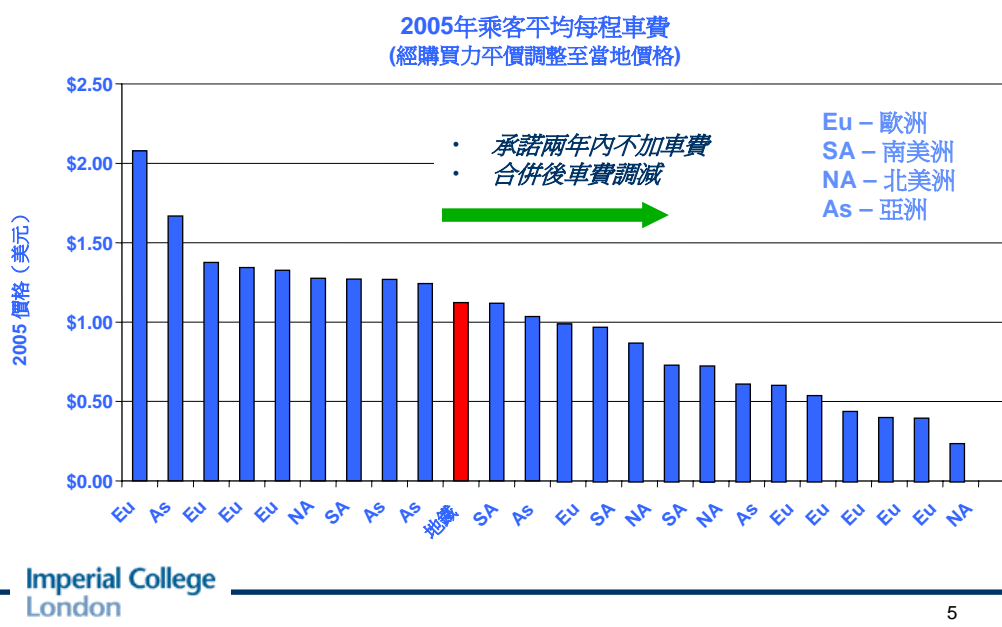
地鐵表現一直較其他大部份都市鐵路系統優勝

在服務受阻逾5分鐘或以上的事故之間，服務列車行車公里數（按千計）

(2005年)



相對國際標準，地鐵票價屬中等水平



地鐵公司的表現

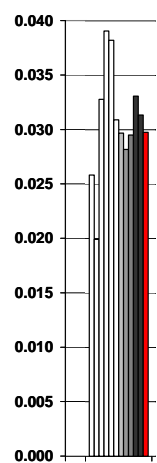
- 鐵路標準借鑑：地鐵公司被公認為全世界最佳都市鐵路系統
- 穩健的資金是地鐵成功的最主要原因
 - 可預計的收入，對良好的管理、維修及提升資產質素尤為重要
- 與其他都市鐵路比較，香港地鐵收費屬中等
- 物業收入 – 無需政府的財務支持

良好的票價規管基礎

- 在鐵路、食水、煤氣和電力方面採用價格方程式
- 優良的價格方程式：
 - 能平衡政府、納稅人、消費者、業界和股東的利益
 - 能促進資產管理的效率及提升其質素
 - 能避免價格增加至市民無法負擔的水平
 - 能公平地反映各種成本的價格改變（特別是工資）
 - 應具備恰當的檢討期（5年）
 - 免受政治干預
 - 政治干預 = 質素下降

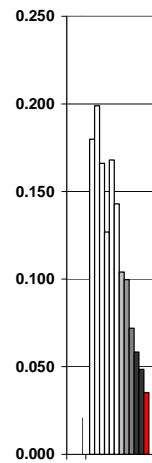
美洲都市鐵路，每年干預車費設定

每乘客公里票價
經購買力平價調整（美元）



車費波動－
難以制定
改善計劃

服務受阻間的行車公里
（以百萬計）



政治干預→
引致車費波
動及服務質
素下降

□ 1994 □ 1995 □ 1996 □ 1997 □ 1998 □ 1999 □ 2000 □ 2001 □ 2002 □ 2003 □ 2004 □ 2005

差劣的票價規管令質素下降

- 票價受消費物價指數及成本因素影響而下調：
 - 英國鐵路 - 對生產力／效率增益的錯誤假設
 - 美國能源 - 削減資本投資

- 未能維持穩定的價格
 - 沒有設定票價的方程式／干預車費釐定
 - 管理層只能作短期策劃（多個歐洲都市鐵路系統）
 - 無力管理資產，服務質素下降（美國）

- 問題源於沒有制定年度自動調整的機制

結論

- 票價調整機制是公平而具透明度的
- 設立檢討期，以保障公眾利益
- 按年貫徹執行票價調整方程式
- 「鐵路物業綜合發展」是令世界其他地方欣羨的發展模式，亦被視為公共運輸發展的成功模式
- 要在兩鐵合併後繼續成為全世界最優秀的鐵路
 - 確保財務上達到自給自足，得到物業收益支持
 - 確保收入穩定 – 票價應與成本同步