

兩鐵合併條例草案委員會會議（二零零六年十二月十二日）

地鐵公司財務總監梁國權先生發言要點

主席女士、各位議員：

- 局方提交的文件中，已就議員的關注逐一詳細回應。不過，我仍希望向各位就票價如何考慮了物業發展利潤這一方面，再扼要地說明一下。

鐵路票價如何反映了物業發展的收益

- 我首先要強調的是，地鐵公司在釐訂新綫票價和處理票價調整兩個方面，一直都貫徹同一的原則，這點在政府文件上已清楚說明。
- 地鐵公司一直沿用「鐵路和物業綜合發展模式」，在建造新綫時，按協議的物業發展權，以鐵路項目的資金差額去發展鐵路沿綫的物業。
- 要了解物業發展利潤和票價的相互關係，首要是要分辨訂定票價的兩個不同階段：第一是新綫票價的釐訂過程，第二是往後每年的票價調整。
- 地鐵公司在釐訂新綫票價的過程中，已考慮物業發展的利潤，但往後每年的票價調整是不再考慮物業發展的利潤。

- 請各位參閱圖一，在政府提交法案委員會（文件編號 CB(1)442/06-07(01)），第三頁的圖示
- 首先，要作為一個財務上可行和可以持續發展的經營，經營上的現金流必須足夠支付最初的資本開支：在鐵路的經營上，是指興建鐵路系統的成本，此外，還有更新資產、維修保養開支以及投資者與融資機構的商業回報。
- 圖一最右面（灰色）的柱形是代表最初的資本開支、資產更新和商業回報。以下我簡稱這部份為資本開支和商業回報。
- 圖的左邊另外四條柱代表現金流，總和必須要達到最右面的資本開支和商業回報的水平。
- 要令到左邊四個因素的總和最右的資本開支和回報都達到同一水平，可以採用不同的方式。
- 「鐵路和物業綜合發展模式」是其中一種可行的方式。在這個模式下，來自物業的利潤，填補了現金流，令香港鐵路票價可以維持於相當合理水平。圖一深色的柱形代表物業利潤的部份。
- 如果沒有物業利潤，要令現金流達到資本開支及商業回報的水平，來自鐵路營運的淨現金收入必須大幅增加。換言之，便需要大幅提高票價及相關收入，如圖內下半部份所示。

- 今日的地鐵車費早已將物業發展收益這個因素包括在內。倘若沒有物業發展收益，鐵路車費定必大大高於今日的水平。
- 由於物業發展收益在最初釐定票價時已計算在內，故地鐵公司在其後每年的票價檢討時，都不會將物業發展的收益再次計算在內的；因為，如果在每年票價檢討時再計算物業收益因素，便會出現重覆計算收益。地鐵公司過去的車費調整，主要考慮香港的經濟情況、市場競爭，並透過乘客意見調查，了解其服務是否物有所值。
- 我需要指出的是，從不同角度的比較，地鐵車費都是屬於十分合理水平。
- 相信大家還記得倫敦帝國學院利禮賢教授曾就香港地鐵與世界其他城市的鐵路系統作以下比較：

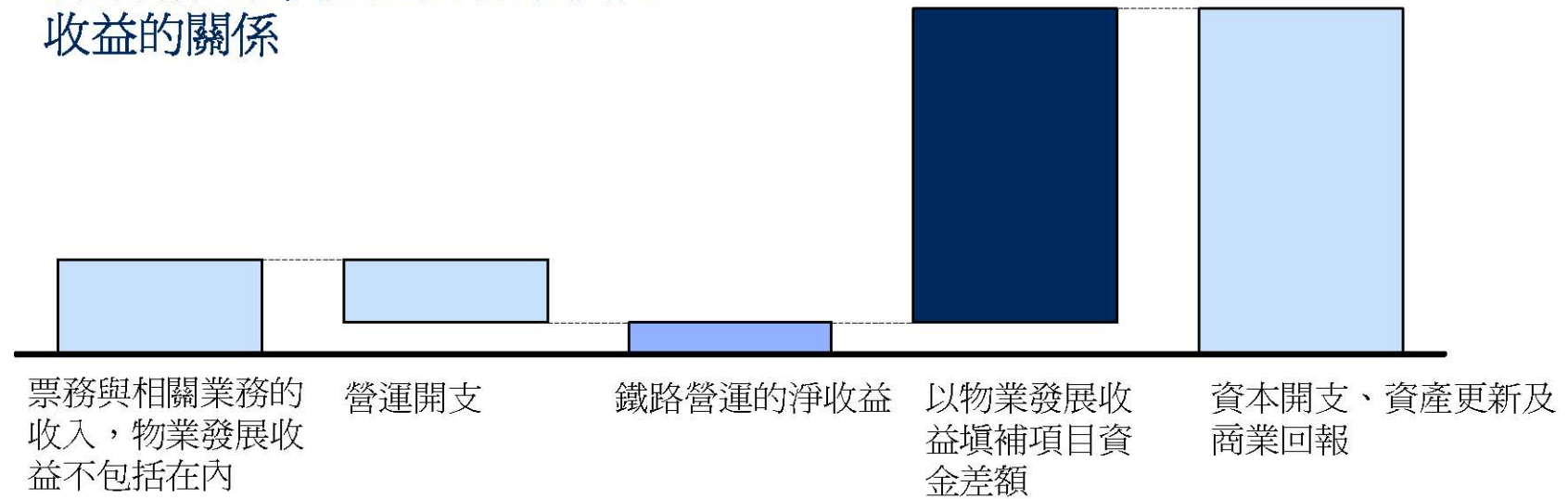
「地鐵票價與其他鐵路相比屬於中游水平。以現時及未來三年的通脹，到二零零八年，加上合併草案訂明車費票價調減，香港地鐵票價與國際水平相比，將處於更低水平。而且，香港地鐵的營運是沒有政府財政上的資助。」(節錄自利禮賢教授提交的意見書—CB(1)2266/05-06(07))

- 至於與香港其他公共交通工具的比較，
 - 過往的乘客意見調查均顯示，地鐵公司一直提供物有所值的服務。
- 自二零零二年起，有關「最物有所值的公共交通工具」的意見調查中，

地鐵公司與香港電車及天星小輪都排列在首三席。在二零零六年六月進行的最新調查中，地鐵公司更被乘客評為最物有所值的公共交通工具。

- 地鐵車費水平合理，與世界各地的鐵路相比，無論在可靠性、服務質素和效率上，都屬於高水平。這方面利禮賢教授亦曾在草案委員會會議上指出。

新鐵路線票價釐定與物業發展 收益的關係



若未能以物業收益填補項目資金差額，新鐵路線的票價需要大幅提高

