

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)694/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日期：2005年11月25日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
張學明議員, SBS, JP
鄭經翰議員

其他出席議員：李華明議員, JP
劉慧卿議員, JP

缺席委員：劉千石議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
戴家珮女士

運輸署
首席運輸主任／市區
張展鵬先生

運輸署
首席運輸主任／事故管理
蘇祐安先生

香港警務署
新界北總區副指揮官
林善政先生

工業貿易署
世界貿易組織第六次部長級會議
統籌辦事處副總監1
賴俊儀女士

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴女士

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李頌恩女士

環境運輸及工務局
總庫務會計師(運輸)
李光明先生

運輸署署長
黃志光先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／巴士及鐵路
王偉銘先生

應邀出席人士：參與議程第IV項的討論

地鐵有限公司

車務主管
劉焯民先生

對外及議會事務經理
蘇雯潔女士

參與議程第V項的討論

九龍巴士(一九三三)有限公司 /
龍運巴士有限公司

董事長
陳祖澤先生

執行董事
伍穎梅女士

副董事長
何達文先生

車務總監
雷普照先生

城巴有限公司 /
新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
李日新先生

副董事總經理
鄭偉波先生

副董事總經理
施偉廉先生

新大嶼巴士(一九七三)有限公司

董事長
黃良柏先生

執行董事
莫華勳先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)3
胡錫謙先生

高級議會秘書(1)9
薛鳳鳴女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)263/05-06號 —— 2005年10月21日會議的紀要)
文件

2005年10月21日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)334/05-06(03) —— 一羣長者於2005年
號文件 11月7日就高齡乘客票價優惠計劃的
來函

立法會 CB(1)371/05-06(01) —— 一位市民就檢討調
號文件 整巴士票價的考慮
因素的來函)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 2005年12月16日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)334/05-06(01) —— 待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)334/05-06(02)號 —— 跟進行動一覽表)
文件

2005年12月16日的例會

3. 委員同意，2005年12月16日上午10時舉行的下次會議上將會討論以下事項 ——

- (a) 公共小型巴士的安全；
- (b) 改善3條過海行車隧道車流量分布和提高三號幹線的使用率的措施，以及對以“建造－營運－移交”模式興建的運輸基建項目進行檢討的最新進展；及
- (c) 石油氣加氣站。

(會後補註：上文第(a)及(b)項改於2005年12月19日舉行的特別會議上討論。)

特別會議

4. 委員同意舉行特別會議，討論“檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請”一事。

(會後補註：上述事項改於2005年12月16日舉行的事務委員會例會上討論。)

IV 世界貿易組織第六次部長級會議舉行期間特別交通及運輸安排

(立法會 CB(1)202/05-06(01) —— 政府當局提供題為“世界貿易組織第六次部長級會議舉行期間特別交通及運輸安排”的資料文件

立法會 CB(1)295/05-06(03) —— 政府當局提供題為“第六次部長級會議舉行期間設立禁區對道路的影響及相關的交通安排”的資料文件)

政府當局的簡介

5. 應主席的邀請，環境運輸及工務局副秘書長向委員簡介政府當局就2005年12月世界貿易組織(下稱“世貿”)第六次部長級會議舉行期間實施的特別交通及運輸安排所提供的文件(立法會 CB(1)202/05-06(01)號文件)。

討論

6. 鄭家富議員提述政府當局提供予《禁區(世界貿易組織香港部長級會議)令》小組委員會參考的文件(立法

會CB(2)295/05-06(03)號文件)第3段，該段指由於政府進行廣泛宣傳，以及在第六次部長級會議舉行期間擬實施的交通安排，告士打道的交通流量預計與平日大致一樣。他表示，政府當局的估計可能過於樂觀。倘若每天來往會議場地的交通最終超過政府當局預計的1 000架次，他亦不會感到驚奇。鄭議員詢問，政府當局將會制訂甚麼應變措施應付在會議期間可能會出現的交通混亂及任何緊急情況。他亦詢問地鐵有限公司(下稱“地鐵”)在該段期間會否如東區海底隧道及西區海底隧道般提供票價優惠，鼓勵更多市民使用其服務。

7. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，政府當局已訂定一連串交通及運輸措施，處理在第六次部長級會議舉行期間可能發生的緊急情況。政府當局計劃由下星期起進行廣泛的宣傳，通知市民有關的安排及其影響。當局會勸諭駕駛者及乘客避免前往灣仔北近會場的繁忙地區，並盡量使用公共交通工具。一如政府當局的文件所解釋，告士打道應有足夠容量吸納來自灣仔北的交通。她補充，政府當局一直與各界別，尤其是大公司，保持密切聯絡，鼓勵該等公司在第六次部長級會議舉行期間，安排彈性上班時間及工作地點。此外，六成位於港島區的學校會在2005年12月13日暫時停課。所有此等安排將會產生減少路面交通量的作用。

8. 地鐵車務主管表示，地鐵一直與政府當局保持緊密聯繫，確保地鐵在會議舉行期間的有效運作，以及為乘客提供暢順的服務。該公司在該段時間內將會作出多項安排，包括職員暫停休假，以及增加人力資源的調配等。他補充，地鐵已額外投入約1,000萬元用於推行相關的改善措施。

9. 陳偉業議員評論說，地鐵應就鄭家富議員有關會否在第六次部長級會議舉行期間提供暫時性票價優惠的問題給予明確的答案。地鐵車務主管回應時表示，地鐵一直為乘客提供高質素的服務，以及保持高透明度的營運。亦由於該公司已投入額外資源在會議舉行期間實施改善服務的措施，該公司認為並無提供票價優惠的空間。

10. 劉健儀議員強調，在考慮保安及交通方面的安排時，確保公共秩序和安全，以及盡量減少對市民構成的不便應是最優先考慮的因素。在距第六次部長級會議舉行之前相當一段時間便應廣泛宣傳有關的安排。她詢問政府當局如何確保有效地向廣大市民傳達有關資訊。李鳳英議員表示，政府當局在公布有關安排時，應盡量利用電子媒介。

11. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時重申，政府當局將會加強宣傳活動，通知市民有關的安排。由11月底開始，政府當局將會安排電台及電視訪問，向市民簡介有關的交通及運輸安排。在12月初，政府當局將會在關鍵地點展示大型橫額，提醒市民留意電台播放的最新交通消息。部長級會議統籌辦事處(下稱“統籌處”)將會印製資料單張，派發給市民閱覽。亦會在臨近會期時舉行新聞發布會，讓市民知悉為配合第六次部長級會議而實施的各項安排。宣傳資料亦會上載運輸署的網頁上。此外，當局將設立電話熱線(80條)，回答市民的查詢。她補充，政府當局會繼續與運輸業團體及公共交通營辦商舉行會議，向他們講述在舉行第六次部長級會議前最新的發展情況。

12. 第六次部長級會議統籌處副總監1補充，統籌處在民政事務總署的協助下，曾為學校、大廈管理組織、社區及居民團體、商戶及有關行業舉行超過100個簡報會，發放有關安排的資料，包括特別的交通安排，以及公共交通服務的更改。部分簡報會亦以特定的行業及業界為對象，例如飲食業、建造業、銀行業及金融界。當局亦向灣仔、東區、中西區、油尖旺及九龍城區區議會簡介有關安排。她補充，在舉行第六次部長級會議期間，將會建立包括政府、傳媒及主要機構的專用網絡，以便有效地在第一時間發放資料。

13. 周梁淑怡議員建議亦應考慮透過流動電話短訊，發放有關第六次部長級會議的資料及作出宣布。她補充，政府當局應確保所有電話熱線均有接線人員當值，並能熟練地回答各項查詢，以及即時提供資料。環境運輸及工務局副秘書長向委員表示，有關熱線將會以兩種模式運作，一種是由接線人員直接回答有關查詢，而另一種是不斷更新的錄音信息。

14. 劉健儀議員注意到在香港會議展覽中心附近將會設立禁區，只有獲授權車輛才可在會議舉行期間進出禁區。在有關的運輸安排下，有30條巴士線需要改道，通常在灣仔北巴士站／總站上下車的巴士乘客，便要使用沿告士打道及軒尼詩道設立的巴士站。劉議員指出告士打道現時的交通情況已非常擠塞，她關注改道會令該區的交通問題更趨惡化。環境運輸及工務局副秘書長解釋，大部分受影響的巴士線現已沿告士打道及軒尼詩道行走。因此，行走告士打道及軒尼詩道的巴士線數目不會有所增加。此外，告士打道的巴士站將會適當地分散，以減輕對交通造成的影響。

15. 李永達議員關注到，在會議舉行期間將會實施的交通管制措施，不但會令灣仔附近的地區交通擠塞，連帶香港東、西區及九龍地區如尖沙咀，亦同樣會受影響。他建議政府當局應在各主要路口調派最少一名警員，控制車流。新界北總區副指揮官察悉該項建議，並答稱警隊會確保有足夠人手指揮交通。警員將會在港島區45個已確定的主要道路交界處駐守，監察前往灣仔區的車輛，並在必要時會截停有關車輛。雖然焦點集中在港島區的交通，但亦會嚴密監察其他地區的情況。如有需要，可調派不同總區的資源來滿足行動需要。

16. 關於張學明議員問及因預期來往灣仔和紅磡／尖沙咀的渡輪會暫停服務而需作出的安排，環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，預計約有24 000名來自尖沙咀及紅磡的渡輪乘客須改用其他渡輪服務前往中環，然後轉乘其他交通工具前往灣仔。由於轉乘的車程甚短，相信對市民造成的不便有限。

17. 王國興議員及李鳳英議員詢問一旦發生危及公眾安全的擾亂秩序事件，政府當局將會採取甚麼保安措施。王國興議員以地鐵車廂內發生的縱火事件為例，詢問有何措施處理最惡劣的情況。他亦指出，最近有報道指在第六次部長級會議舉行期間，香港有多座建築物可能會成為恐怖襲擊的目標。

18. 環境運輸及工務局副秘書長答稱，政府已為第六次部長級會議訂定全盤策略計劃，準備應付暴力示威者可能採取的激進行動，並制訂一系列應變措施，用以處理緊急的情況。有關當局及執法機構曾進行如何應付緊急情況的演習，例如在街頭及隧道內的暴力事件。她向委員保證，有關當局有能力採取適當及有效的行動，保障公共秩序，以及第六次部長級會議的順利進行。她補充，就交通方面而言，倘若出現特別情況，當局會迅速採取清場行動，以確保主要幹道的交通暢通無阻。此外，當局會與傳媒保持密切聯絡，以便可即時向市民發放資料。

19. 林健鋒議員強調，政府當局應預先作好準備，以應付任何無法預計並可能會導致人命財產受損的危機，並確保可立即實施有效的交通管理措施，令救援隊伍及緊急服務車輛可在最短的時間內到達及離開現場。環境運輸及工務局副秘書長答稱，在第六次部長級會議舉行的整段期間內，運輸署的緊急事故交通協調中心將會聯同警方一起每日24小時處理因抗議及遊行所引起的交通問題，並在適當時候實施特別的交通及運輸安排。該中心亦會與其他政府部門及公共交通營辦商緊密合

作。她表示當局已有妥善的特別應變安排計劃，可以火速進行救援行動。如有需要，會在適當地點設立緊急救護站，為有需要人士提供緊急服務。

20. 梁國雄議員詢問有否舉行包括環境運輸及工務局局長、保安局局長及民政事務局局長在內的跨局會議，討論第六次部長級會議的緊急措施。環境運輸及工務局副秘書長證實曾舉行此等會議。

21. 陳偉業議員評論說，政府過分強調第六次部長級會議的好處，做法令人遺憾。依他之見，舉辦這次盛事只會為香港贏得短暫的掌聲，但沒有長遠的利益。事實上，第六次部長級會議難免會對市民帶來諸多不便，以及對香港造成重大的經濟損失，而政府亦沒有向香港市民充分解釋所有不利的影響。他指出，以往曾有顧問研究，評估及量化舉辦對經濟活動造成干擾及導致生產力損失的大型活動所帶來的經濟損失。梁國雄議員認同陳議員的意見，他表示，政府透過展示第六次部長級會議一幅前景美好的圖畫來欺騙市民。事實上，這次會議除了對某幾個業界，例如酒店業，帶來短期的利益外，不會為香港帶來任何實質的利益。

22. 陳偉業議員要求政府當局參考他提及相關的資料研究，並提供文件，說明政府當局就主辦第六次部長級會議對香港經濟帶來的影響作出的評估，例如交通不暢順等問題對市民日常生活和活動所造成的干擾。環境運輸及工務局副秘書長答稱，在該項盛事結束及進行全面檢討前，便對第六次部長級會議的影響作出有意義的評估並不切實可行。陳偉業議員促請政府當局盡快提供書面回應。

23. 周梁淑怡議員表示，不應從一個狹隘的角度來看待第六次部長級會議的影響，以及純粹因為對市民可能造成不便而否定舉辦此項盛事的價值。她表示，從一個較廣闊的角度來看，世界各地包括發達及發展中國家，亦曾經透過世貿一直以來推動的自由貿易及自由經濟獲得重大利益。依自由黨之見，主辦第六次部長級會議是應該支持的一件重要及有意義的盛事，而政府為舉辦此項盛事所做的工作及付出的努力應獲嘉許而非批評。

24. 林健鋒議員認同周梁淑怡議員的意見。他表示，為爭取香港成為亞洲國際都會，並展示其在提供世界級設施，供舉辦萬眾矚目國際盛事方面的能力，香港應珍惜舉辦第六次部長級會議的機會，並應盡力促使它成功。他認為大部分香港市民均支持政府舉辦此項盛

事。他補充，香港是一個自由的都市，充分尊重表達意見的自由。大規模的示威及大型遊行活動在香港並不罕見，在該等場合，有關活動都是順利及和平地進行。雖然有關活動會對公眾造成若干不便，但一般香港市民經常以令人敬佩的包容和體恤的態度來對待這些活動。他表示亦應以這個角度來看待第六次部長級會議的影響。

V 檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請

(立法會CB(1)309/05- 06(01)號文件) —— 政府當局提供題為“檢討調整巴士票價的考慮因素”的資料文件

立法會CB(1)309/05- 06(02)號文件) —— 政府當局提供題為“城巴有限公司(港島和過海路線專營權)、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司及九龍巴士(一九三三)有限公司就新專營權的申請”的資料文件

立法會CB(1)309/05- 06(03)號文件) —— 政府當局就“檢討調整巴士票價的考慮因素”提供的電腦投影片簡介資料

立法會CB(1)310/05- 06號文件) —— 立法會秘書處就“有關檢討調整巴士票價的考慮因素”擬備的背景資料摘要)

政府當局的簡介

25. 環境運輸及工務局局長簡述政府當局提供的文件，當中解釋政府當局對考慮調整巴士票價的“經修訂的考慮多方面因素做法”作出修訂的建議。簡而言之，政府當局建議保留行政長官會同行政會議在2000年通過的經修訂多方面因素，以現行的“經修訂的考慮多方面因素做法”作為藍本，並為評核票價調整引入新的票價調整方程式和數項新的客觀基準。建議修訂的主要目的，是利便巴士票價因應當前的經濟情況可加亦可減，並且在提高票價調整過程的客觀程度的同時，保留靈活性以考慮“經修訂的考慮多方面因素做法”所體現的因素。

26. 環境運輸及工務局局長表示，社會上近日就調整巴士票價進行的討論，大多集中在城巴(專利1)及九龍巴士公司(連同其各自附屬的專營巴士公司)同意在落實對“經修訂的考慮多方面因素做法”的建議更改後，將會

推行的票價優惠措施。有關對巴士票價調整安排有較長遠影響的擬議新做法的討論則相對較少。她邀請委員就經修訂的安排提出意見。

討論

票價優惠

27. 李華明議員表示，政府當局文件第38段概述的城巴及九巴所提供的票價優惠因兩大原因而被狠批，即票價優惠只適用於中、長途路線，並須預繳同日來回相同路線的回程車費。李議員表示，他希望代表九龍東的選民提出抗議，他們大多是使用巴士作為主要交通工具的草根階層，但遺憾的是，由於他們通常都不是長途乘客，故未能透過票價優惠得益。

28. 李永達議員批評，該兩個營辦商提供的票價優惠對廣大乘客而言只屬小恩小惠。根據有關建議，票價折扣只會惠及來回程均使用相同巴士線，並在第一程時預繳回程車費的乘客。倘若乘客在同日回程時不使用相同的巴士線，亦不會獲發還款項。李議員指出，近期進行的多項調查顯示，超過八成的巴士乘客實際未能享受有關優惠，因為他們因擔心無法使用相同巴士線回程而導致金錢上的損失，故不會預繳回程車費。因此，環境運輸及工務局局長與各巴士公司商議得出的結果令人徹底失望，而環境運輸及工務局局長在回應市民的關注及期望方面亦有失職之嫌。李議員補充，香港在過往3年的累積通縮最少達11%。依他之見，必須廢除預繳優惠票價的條件以及應有可觀的減幅，令乘客真正受惠。

29. 環境運輸及工務局局長對委員的意見作出以下回應 ——

- (a) 在研究制訂一個恰當的巴士票價調整及減價安排時，政府當局已適當顧及最需要有關優惠的乘客。政府當局曾研究7個外國城市(新加坡、悉尼、紐約、多倫多、倫敦、巴黎和東京)的單程車費，利用購買力平價作為與香港作比較的基礎。研究顯示，香港的短程票價最低。至於長途路線，香港的票價較新加坡、巴黎和多倫多高。亦考慮到可供短途乘客選擇的交通工具較多此一事實，政府當局認為，香港長途巴士票價的調整空間較短途巴士大。
- (b) 在與營辦商商談票價折扣方面，政府當局的目標是盡量爭取較高的折扣率，但認為亦需顧及

多項因素，例如營運成本的變動、乘客量、資源限制及營辦商面對的競爭。

- (c) 城巴及九巴均曾為乘客提供九折的回程折扣。為單程票價15元或以上的路線提供八五折回程減費的現行方案是更大的優惠。
- (d) 政府當局會因應社會上表達的意見，繼續與該兩個營辦商檢討及討論與票價折扣相關的事宜。

30. 鄭家富議員表示，民主黨進行的一項研究顯示，由於李永達議員指出的原因，每日300萬名巴士乘客當中只有少於一成會從票價優惠中得益。他關注到該兩間巴士公司可能因已預繳車費的乘客未有在回程時乘搭相同的巴士線而賺取額外的利潤。更惡劣的是，車費折扣並不適用的短途票價可能會因為通脹及較高的營運成本而上升。他認為，儘管過往多年出現通縮，但巴士公司仍錄得盈利，尤其是九巴每年盈利維持在高達7至8億元，該等公司應撤回預繳車費的條件，並削減單程、短途及長途車程的票價。

31. 譚耀宗議員表示，他對於政府當局與巴士公司就減價一事進行商議的結果表示不滿，他指出香港民主建港協進聯盟亦曾進行一項調查，結果顯示八成受訪者不接受預繳車費的要求。他認為巴士公司應撤回預繳回程車費的條件，即使單程車費亦應減價。政府當局與營辦商就專營權進行談判時，應爭取減價，為乘客帶來更大的利益。張學明議員及王國興議員表達相若的意見。張議員表示，預繳回程車費的安排是不可接受的。此外，除了短途乘客之外，很多其他乘客，例如當夜班或沒有固定工作地點的乘客均未能從票價優惠中獲益。王議員補充，減價15%及5%只能為98條路線的乘客提供有限的益處。他認為，大型及盈利可觀的企業如公共巴士公司應承擔對公眾的社會責任。他籲請巴士公司為乘客提供一刀切的減價措施。

32. 鄭經翰議員指出，九巴在營運成本不斷上升的情況下，仍可賺取龐大利潤，他促請巴士公司認真考慮市民的意願，並滿足他們的需求。他補充，依他之見，與飛行里數獎賞的性質相若的回程票價優惠並非減價，它只是吸引乘客多使用巴士服務的噱頭而已。他進一步指出，乘客要享有有關折扣，便須以八達通卡付款。此項規定是歧視不使用八達通卡的乘客。

33. 陳祖澤先生回應委員的意見如下 ——

- (a) 過往多年的通縮對九巴營運成本的影響微不足道。九巴對上一次是在1997年12月加價。自此之後，燃油價格的累積升幅是270%。隧道費及職員薪金分別上升68%及10%。此3項因素共佔九巴的總營運開支的80%。在該3項因素當中，燃油價格及隧道費的上升並非在該公司的控制範圍之內。
- (b) 自2003年10月起，九巴曾實施多項票價優惠。由2003年10月至2005年5月，該公司曾為單程票價為15元或以上的路線推出九折回程優惠，而在周日或公眾假期劃一收取長者1元的車費。由2003年10月至2005年2月，該公司曾為單程車費介乎10元至14.9元的路線提供九五折的回程優惠。
- (c) 預繳單程車費的條件已由其他國家的交通營辦商採用多時。九巴無意留難希望享用折扣的乘客。
- (d) 九巴作為一間嚴格按照商業原則運作的上市公司，須對所有有關各方(包括其股東)的利益負責，並確保該公司可在獲取穩健盈利的情況下持續營運。根據現行政策，某間專營巴士公司獲得的回報如超過固定資產平均淨值13%的回報率，超出的回報將由營辦商與乘客平均分配。建議的新票價調整機制將會把觸發點由13%降低至9.7%。雖然此項建議的影響將會波及該公司的財政情況，但九巴願意在能力範圍內為乘客提供適當的優惠。
- (e) 九巴會在顧及公眾意見，進一步考慮適當的方法，為乘客提供最大限度的利益，但前提是不會加重該公司財政負擔。該公司需確保任何減價的幅度不會達到損害該公司財務可行性的程度。另一方面，鑒於資源有限，若減價涵蓋所有路線的乘客，所帶來的益處可能因要攤分而變得對乘客的意義不大。

34. 梁國雄議員表示，陳祖澤先生提及其他城市亦有類似的票價優惠的說法帶有誤導成分，因為該等海外地方的巴士服務系統亦提供其他範圍廣泛的優惠，例如每日、每月、每季及每年的乘車證。陳祖澤先生回應時表示，香港的運輸系統不能與外國直接比較。與香港的

的運輸服務由私營機構營運此點不同的是，海外地方(如美國、英國及歐洲很多其他國家)的公共交通系統是由政府擁有及營運，或補貼。若沒有納稅人的巨額補貼，這些系統難以在不虧損的情況下，以目前的票價水平提供如此多樣化的優惠。

35. 陳偉業議員表示，他不懷疑環境運輸及工務局局長在為市民爭取好的結果方面的誠意及辛勞，但局長在與巴士公司就減價進行談判時顯然是失敗一方。他表示，由前政府高官陳祖澤先生出任董事長兼擁有高超財技的九巴得勝並無難度。梁國雄議員表示，環境運輸及工務局局長一職並非輕鬆的差事。他評論說，環境運輸及工務局局長若不如意，便應考慮辭職。

36. 陳祖澤先生重申，九巴與任何其他商業機構一樣，需要向其股東負責，務求令公司的運作穩健及有健康的回報率。他表示，作為最高管理層的成員，他正做他所需做的事，以保障公司各持份者的利益。

37. 劉健儀議員表示，她對環境運輸及工務局局長在為為市民爭取最大利益方面的能力充滿信心。她認為，雖然現時的票價優惠措施並非她希望得到的最佳結果，但已屬正面的成果，政府當局及有關營辦商的努力均值得嘉許。至於預繳車費的方法，她認為應有其他更好的方法，並指出營辦商先前曾在沒有預繳車費的條件下，為巴士乘客提供回程車費優惠。她認為更能令人接受的方案是放棄預繳及在回程時給予票價優惠。

38. 周梁淑怡議員表示，在考慮巴士票價調整的事宜時應力求客觀。依她之見，與其他先進城市相比，香港的公共交通服務非常有效率，而且絕不昂貴。這點可從遊客及其他來港人士的意見獲得充分印證。公眾當然希望巴士減價，以減低交通方面的開支，但亦應理解巴士服務營辦商須以保障其股東的最大利益的方式經營業務。因此，須小心平衡各方的利益。她認為，由於就提供票價優惠的諮詢仍在進行中，政府當局及巴士公司同樣須因應所有意見，繼續盡力找出一個可調和存在矛盾的各方利益的解決方法。她同意，鑒於市民強烈反對，有需要作出調整，尤其在預繳車費的方法方面。

39. 劉慧卿議員表示，市民對環境運輸及工務局局長爭取巴士減價的努力期望甚高，但建議的優惠卻令人失望。劉議員察悉環境運輸及工務局局長下星期將會繼續與巴士公司進行討論，她表示局長應因應市民的要求，繼續盡力為乘客爭取更佳的结果。

40. 李鳳英議員察悉陳祖澤先生稱九巴願意進一步考慮其提供的票價優惠，她詢問城巴會否進行類似的檢討。她亦詢問該兩個營辦商在環境運輸及工務局局長下星期與其作進一步商議時，會否提出新的方案。

41. 施偉廉先生回應時表示，城巴察悉各方表達的意見，並會研究如何找出一個可妥善處理各項關注的解決方案。他表示，儘管如此，城巴希望獲得市民諒解，在平衡所有有關各方利益方面會有困難，並指出該公司現時已以預繳形式為最需要的人士(即乘搭長途線的乘客)提供九折票價優惠，而有關乘客現在充分運用該項優惠。倘若將有關優惠由所有乘客攤分，每人可享受的優惠便會很少。他進一步表示，城巴近年因油價、隧道費及薪金開支上升而致營運成本急升，盈利不斷下降。隨着將軍澳及馬鞍山線、西鐵及尖沙咀支線等新鐵路陸續通車，該公司現時亦面對日趨劇烈的競爭。

42. 陳祖澤先生表示，九巴不能承諾何時可提供與環境運輸及工務局局長討論的新方案，雖然有關各方將會盡快展開進一步的磋商。周梁淑怡議員表示，她認為在這樣短促的時間內設定限期並不恰當，因為仍有很多複雜的事宜需要詳細討論。

43. 黃良柏先生在回應主席時表示，新大嶼山巴士(一九七三)有限公司過往10年的盈利，每年平均都不超過3%。儘管如此，該公司現正爭取繼續為市民提供服務。他表示，巴士服務營辦商需獲得合理回報才可在業內生存及改善其服務。與其他地方相比，本地營辦商所提供的服務的質素非常高。

44. 陳偉業議員評論說，應以公眾壓力迫使營辦商減價，以滿足乘客的需求。他表示，營辦商若未能這樣做，政府應終止其專營權，並重新公開招標。

45. 環境運輸及工務局局長解釋，在考慮新專營權的申請時，政府已有一套行之已久的機制，將所有相關因素考慮在內。她表示，政府將會委托顧問就乘客的意見進行持續性獨立研究及民意調查，以評估專營巴士公司提供的服務是否符合市民的期望。

46. 王國興議員提述於會議席上提交的離島區會議員老廣成先生的書面意見書。該意見書指出多項事宜，當中包括乘搭城巴E21A線巴士由逸東邨前往東涌／赤鱸角的乘客現時可享用巴士轉乘計劃下的折扣，來回票價為42元。然而，倘若乘客採用建議的回程票價折扣選擇乘搭相同的路線，他們實際需要支付較高的65.8元票

價，因為他們不能再享用巴士轉乘計劃的折扣。他要求城巴就此作出回應。主席要求城巴在會後澄清此事。

建議對考慮多方面因素做法作出的修訂

47. 環境運輸及工務局局長在回覆譚耀宗議員的查詢時表示，應將建議的巴士車費調整安排及與巴士公司就票價折扣進行的談判分開看待。她解釋，特定的票價優惠措施屬臨時性質，營辦商純粹因營運理由便可撤回有關措施，而政府無權不批准其撤回。建議的巴士票價調整安排的主要目的是提供一套客觀及較長久的機制，讓營辦商或政府除了在現行的“經修訂的考慮多方面因素做法”以外，可基於多項新增因素，例如建議用作啟動票價調整的可依據票價調整幅度方程式內所包括的工資、消費物價指數及生產率增幅，啟動加價或減價。亦會顧及當時的整體經濟狀況，而任何單一因素出現的短暫波動將不會具決定性的作用。此外，行政長官會同行政會議會繼續如現時的《公共巴士服務條例》所訂，保留釐定巴士票價的最終決定權，確保“經修訂的考慮多方面因素做法”內的所有相關因素均得到考慮。

48. 梁國雄議員察悉政府當局建議將現行與乘客攤分回報的啟動點由固定資產平均淨值回報率的13%降低至9.7%，他警告，巴士服務營辦商可以透過某種手段，例如擴大車隊及增加其他投資，操控固定資產平均淨值回報率的水平。他亦認為，政府應鼓勵營辦商善用先進的軟件設施，以改善服務及盡量減低成本，並因而可增大減價空間。

49. 張學明議員表示，他最近曾與離島區議會議員舉行會議，他們認為票價調整安排亦應適用於渡輪及地鐵。環境運輸及工務局局長答稱，政府當局現正就如何以最好的方法實施建議的安排進行諮詢，並會小心考慮市民的意見。她補充，渡輪與巴士服務營辦商的營運模式及規模有很大的差別，因此需要分開來考慮。至於地鐵，她告知委員，現時就地鐵及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)合併進行談判時，正在商議的其中一項重要事宜是在該系統內建立一套適當的機制的要求，以便在有需要時票價可加或可減。她期望在談判結束後，可就此作出決定。

50. 劉健儀議員問及在經修訂的模式下考慮加價或減價所需的時間，環境運輸及工務局副秘書長答覆時表示，兩種情況均需數月時間才能作出決定，因為除運用固定資產平均淨值回報率方程式計算所得的數據外，亦需時間整理及研究所有數據。

51. 環境運輸及工務局局長補充，政府當局建議在3年後檢討新訂的票價調整安排。在下次於3年後檢討新訂的票價調整安排時，亦會一併檢討減價措施。她亦表示，減價措施將會維持3年。在此期間，將來如在新安排下作任何票價調整，票價折扣將會繼續適當地適用於新的票價級別。

52. 主席總結說，將會在另一次會議上跟進與檢討調整巴士票價的考慮因素及新專營權的申請有關的事宜。

VI 其他事項

前往內地進行職務訪問(2005年12月5及6日)

53. 主席請委員留意於會議席上提交的職務訪問初步行程表，並請參加訪問的委員在下午的內務委員會會議結束後，就訪問行程進行討論。

54. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年1月12日