

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2320/09-10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： 2010年4月23日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

運輸署助理署長／新界
羅鳳屏女士

運輸署總工程師／新界東
張少猷先生

參與議程第V項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署署長
黎以德先生

運輸署助理署長／管理及輔助客運
何裕文先生

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
袁莎妮女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署署長
黎以德先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

應邀出席人士：參與議程第VI項的討論

香港鐵路有限公司

行政總裁
周松崗先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

總經理 —— 市務及車站商務
楊美珍女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 助理法律顧問1(只出席議程第VI項的討論)
李家潤先生

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
林淑儀小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會 CB(1)1596/09-10 號 —— 2010 年 2 月 26 日
文件 會議的紀要)

2010 年 2 月 26 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)1524/09-10(01)號 —— 政府當局就一位市民於 2010 年 2 月 7 日提交關於香港興業提出容許的士和巴士進出愉景灣的建議的意見書(於 2010 年 2 月 19 日隨立法會 CB(1)1177/09-10(01)號文件發出)作出的回覆

立法會 CB(1)1621/09-10(01)號——一名坪洲居民
文件 就巴士路線發
展計劃提交的
意見書

立法會 CB(1)1621/09-10(02)號——一名坪洲居民
文件 就需要保留中
環渡輪碼頭巴
士總站提交的
意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。

III 訂於2010年5月28日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)1648/09-10(01)號——待議事項一覽表
文件

立法會 CB(1)1648/09-10(02)號——跟進行動一覽
文件 表)

3. 委員同意在2010年5月28日(星期五)上午8時30分至9時30分與環境事務委員會舉行聯席會議，討論"重組巴士路線以改善空氣質素"，而事務委員會下次例會則會在當日上午9時30分或緊接聯席會議結束後舉行，以討論下列事項——

- (a) 為運輸署建立交通及事故管理系統；及
- (b) 單車設施的概括性改善措施。

4. 應副主席的建議，委員同意將"'粵港合作框架協議'下與運輸相關的措施"加入事務委員會的待議事項一覽表，可能的話便在2010年6月討論。

IV 大嶼山南部(包括東涌道)的交通及運輸安排

(立法會 CB(1)1648/09-10(03)號——政府當局就大
文件 嶼山南部(包括
東涌道)的交通
及運輸安排提
供的文件)

5. 運輸署助理署長／新界向委員簡介運輸署就東涌道和大嶼山南部(下稱"嶼南")在東涌道改善工程完工後的交通及運輸安排進行檢討(下稱"該項檢討")的結果及就其進行諮詢的結果。

對進出嶼南的旅遊巴士數目實施配額制度

6. 王國興議員認為建議的安排總體上可以接受。然而，他認為，繼續實施現行每日只容許30輛或以下旅遊巴士經東涌道進出嶼南的現行安排(下稱"有關配額")既不可行，又不合理。他表示，該個任意訂立的配額並未能回應對交通服務的極大需求，尤其是當地居民希望在經改善的東涌道全線通車後容許更多旅遊巴士進出嶼南，以推動旅遊業及本土經濟發展的強烈要求。他同意香港旅遊發展局的意見，認為大嶼山的旅遊巴士不應受到"配額"制度的限制。

7. 運輸署助理署長／新界在回應時表示，當局在進行該項檢討時所接獲的意見差異頗大。當中既有撤銷有關配額的要求，亦有意見認為應維持現狀，以確保自然保育及可持續發展。此外，嶼南一直被劃定為自然保育區，而根據"經修訂的大嶼山發展概念計劃"，亦應在顧及整體保育目標及環境可持續發展的原則下，將嶼南保留作康樂及遊客用途。運輸署助理署長／新界在解釋將有關配額定在30輛的理由時進一步闡述，在經改善的東涌道全線通車後的12個月期間，當局接獲的旅遊巴士申請經東涌道進出嶼南的平均數目是星期日及公眾假期11宗，平日則為5宗。在該段期間只有兩日的申請數目超過25宗，分別是26及27宗。故此，有關配額應能應付前往嶼南的旅行團的需求。儘管如此，政府當局仍會繼續監察情況，並在有需要時考慮增加有關配額。

8. 考慮到當局曾撥出大量資源在東涌道進行改善工程，令其可容納更大的交通流量，王國興議員表示強烈反對將有關配額維持在30輛。李鳳英議員補充，若前往嶼南的旅行團的需求如上文第7段所述般少，便無需繼續實施有關配額。林健鋒議員認同李議員的意見。運輸署助理署長／新界在回應時表示，有關改善工程涉及將東涌道由一條3.5米寬的單線雙程行車道擴闊為7.3米寬供雙程行車的雙線行車道，其

主要目的是透過改善有陡峭坡度的部分路段來加強道路安全。她又扼要覆述上述的嶼南整體規劃目標。

9. 林健鋒議員詢問當局有否就有關配額可否應付需求一事諮詢大嶼山居民，依他之見，他們應包括普通居民、商戶及旅遊景點營運者。他又詢問當局在每日最多30輛的旅遊巴士配額中將接載本地遊客和外國及內地遊客的數目各定在15輛的理據。運輸署助理署長／新界在回應時表示，當局曾諮詢離島區議會交通及運輸委員會。該委員會接受有關配額及上述分組安排，而該安排是在諮詢旅遊業界後引入的。儘管已訂立該項安排，但為盡用有關配額以滿足需求，在截止申請後如其中一組出現超額申請，當局會靈活進行重新編配，把另一組的剩餘配額撥給該組。林議員仍然認為未必需要實施分組安排。他指出當局在香港推動綠色旅遊的政策目標，又質疑維持有關配額的理據，尤其是由於有兩日的申請數目已曾分別達到26及27宗。

10. 林健鋒議員及劉健儀議員詢問當局會如何處理超出有關配額的申請，以及會否酌情予以批准。運輸署助理署長／新界在回應時表示，當局會靈活處理，以配合真正的需求，例如當有活動在嶼南舉辦時。

11. 劉健儀議員詢問當局會否向需要封閉道路通行許可證的所有嶼南居民及商戶發出該個通行證。運輸署助理署長／新界作出肯定答覆，並確定原則上，符合在嶼南居住或營商的準則的每一個住戶或商舖均會獲發一個大嶼山封閉道路通行許可證及一個東涌道禁區許可證。若有實際營運需要，當局更會在有關住戶或商戶提供證據後向他們發出更多許可證。

12. 李永達議員認為無需撤銷有關配額，除非嶼南的商戶、居民及旅遊業界強烈要求這樣做。他指出，申請旅遊巴士經東涌道進出嶼南的數目遠低於有關配額。此外，亦有需要防止因為旅遊巴士不受控制進出而對環境造成的不利影響；以及當局基本上無意將嶼南發展成為城市。故此，當局不應真正撤銷有關配額，反而只要每日的平均數目維持在有關配額以內，就應在審批有時超出有關配額的申請時提高靈活性。運輸署助理署長／新界在回應時表示，只要有關

配額尚未用盡，當局就會按"先到先得"的原則公平地審批有關申請。在特別的日子，例如當梅窩舉辦水燈及天燈節時，當局更會作出特別安排，應付需求急升的情況。

13. 運輸署助理署長／新界在回應李永達議員詢問以往曾否否決經東涌道進出嶼南的申請時解釋，當局所接獲的申請均獲批准，除卻該等未能提供所需的詳細資料或未能符合有關準則的申請之外。她重申，在經改善的東涌道通車後的12個月期間，從未出現旅遊巴士數目達到有關配額的情況。李議員及劉健儀議員促請政府當局在有關配額出現飽和的跡象時予以檢討。運輸署助理署長／新界在回應時表示，當局會與有關各方保持緊密聯絡。當局會因應相關統計數據跟進有關各方對於有關配額的意見。

14. 王國興議員警告，有關配額可能只會有助維持新大嶼山巴士(1973)有限公司(下稱"新大嶼山巴士公司")及"昂坪360"現時享有的壟斷。李鳳英議員察悉，新大嶼山巴士公司在就該項檢討的結果及建議接受諮詢時，曾強烈反對進一步放寬有關配額，她質疑這是否決定維持有關配額的主要理由，若然，新大嶼山巴士公司便有利益衝突。運輸署助理署長／新界在回應時表示，除新大嶼山巴士公司外，部分環保團體亦認為，旅遊巴士進出嶼南不應對環境造成不利影響。她進一步解釋，事實上政府當局曾諮詢所有有關各方，包括離島區議會交通及運輸委員會、運輸業界、旅遊發展局、旅遊業議會，以及環保團體。政府當局在決定維持有關配額時，已因應有關申請的統計數字，平衡所接獲的所有意見。她向委員保證，政府當局會繼續與旅遊業界及居民溝通，並在適當時候調整有關配額。

15. 劉健儀議員認為，新大嶼山巴士公司反對撤銷有關配額並沒有利益衝突，因為該公司經營專營巴士服務，而非旅遊巴士。她詢問，政府當局有否就有關配額諮詢個別旅行代理商及非專營巴士營辦商，運輸署助理署長／新界在回應時表示，政府當局曾透過旅遊業議會諮詢前者及透過公共巴士同業聯會諮詢後者。兩者均對維持有關配額沒有意見。

16. 王國興議員指出，新大嶼山巴士公司亦有在公眾假期及交通需求較大的日子提供以團體租車形式經營的專營巴士服務，與非專營巴士營辦商競爭。因此，有關配額未被用盡的原因可能是因為旅遊營辦商未能獲發大嶼山封閉道路通行許可證而被迫使用新大嶼山巴士公司的團體租車服務。他促請政府當局提供此方面的數據。他質疑政府當局維持有關配額是為了保護新大嶼山巴士公司的專營權。

17. 運輸署助理署長／新界解釋，早年當東涌道因為路面情況而不開放給所有非專營巴士時，新大嶼山巴士公司已在提供團體租車服務。然而，在東涌道改善工程完工後，當局已立即引入配額制度，為市民提供使用非專營巴士的選擇，而所有非專營巴士營辦商亦均可申請進出嶼南。事實上，新大嶼山巴士公司的團體租車服務需求已隨著引入配額制度而有所下降。她重申，有關配額從未被用盡，而非專營巴士營辦商的有效申請亦從未被否決。李永達議員認為，只要所有巴士營辦商，不論是專營還是非專營，在申請經東涌道進出嶼南時均獲得公平對待，他便不會認為政府當局偏袒新大嶼山巴士公司。

18. 王國興議員及葉偉明議員質疑，新大嶼山巴士公司的團體租車服務會否受到有關配額限制，若否，新大嶼山巴士公司反對撤銷有關配額便存在利益衝突。此外，若新大嶼山巴士公司是在不受任何限制的情況下經營旅遊巴士服務，則政府當局聲稱實施有關配額的目的是保護環境的說法便站不住腳。運輸署助理署長／新界在回應時表示，由於在配額制度下新大嶼山巴士公司不會與非專營巴士營辦商競爭，團體租用的新大嶼山巴士公司的巴士數目及非專營巴士的數目會完全由需求決定。

政府當局

議案

19. 經討論後，王國興議員動議以下獲李鳳英議員附議的議案 ——

"促請政府取消大嶼山旅遊巴士配額制度，促進發展本土旅遊經濟。"

20. 王國興議員解釋其議案時表示，有關配額無助推動綠色旅遊，而綠色旅遊是"經修訂的大嶼山發展概念計劃"的其中一項措施。他進一步指出，在嶼南發展綠色旅遊是居民一直要求的，而且不會影響環境。然而，李永達議員強調有需要在發展本土旅遊業與保育之間取得平衡。劉健儀議員雖然支持發展本土旅遊業，但亦認為此方面並不取決於撤銷有關配額，而是取決於在嶼南發展及推廣旅遊設施及景點。

政府當局
21. 主席將議案付諸表決。4位委員表決贊成議案，3位委員表決反對議案，以及兩位委員棄權。主席宣布議案獲得通過。

V 離島渡輪服務檢討

(立法會 CB(1)1648/09-10(04)——政府當局就離島渡輪服務檢討提供的文件

立法會 CB(1)1626/09-10號文件——立法會秘書處擬備有關離島主要持牌渡輪航線的發展的背景資料簡介

立法會 CB(1)1075/08-09(01)號文件——申訴部就離島渡輪服務政策作出的轉介

立法會 CB(1)443/09-10號文件——"島嶼活力行動"提交的意見書

立法會 CB(1)1693/09-10(01)及(02)號文件——一位坪洲居民提交的兩份意見書

立法會 CB(1)1693/09-10(03)號文件——Phill Smith先生提交的意見書

立法會 CB(1)1693/09-10(04)號文件——Huw Harries先生提交的意見書

立法會 CB(1)1693/09-10(05)號文件——Michael Price先生提交的意見書)

22. 運輸及房屋局局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)2向委員簡介離島渡輪服務(下稱"渡輪服務")檢討的進展及政府當局的建議方案。運輸及房屋局局

長向委員簡介當局在進行檢討及制定有關方案的過程中所採用的原則及理念。它們包括 ——

- (a) 公共交通服務應盡量由私營機構根據商業原則經營；
- (b) 有需要確保渡輪服務長遠的財務可行性及維持票價穩定，因為渡輪服務是部分有關離島唯一的對外交通工具；及
- (c) 有需要在協助如不獲協助便會在財務上不可行的必要服務的需要，與讓個別選擇在離島居住的人士承擔適度責任的需要之間求取平衡。

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2亦重點簡介下列建議方案，包括(d)及(e)兩項新建議方案 ——

- (a) 在有需要時協助6條主要航線；
- (b) 維持渡輪服務現有的服務水平；
- (c) 將假日票價差距減低至最多20%；
- (d) 將現時為4條主要航線提供的特別臨時協助措施(詳情載於政府當局文件附件B(立法會CB(1)1648/09-10(04)號文件)擴展至多兩條主要航線，即共為6條航線提供有關措施；及
- (e) 透過向營辦商發還他們已支付的船隻維修保養費，從而降低在扣除一般通脹率後的票價加幅一半，藉以分擔乘客部分負擔(下稱"分擔建議")。換言之，當有需要增加票價時，乘客會先全數承擔相當於上一次加價以來一般通脹率的票價加幅，然後再承擔餘下的一半加幅，其餘的一半加幅則由政府補貼。

委員對兩項新建議方案的意見和關注

23. 李永達議員認為在分擔建議下，離島居民除全數承擔相當於一般通脹率的票價加幅外，還要承擔餘下的一半加幅，而香港其他地區的居民，則由於乘

坐其他交通工具而可能最多只需承擔相當於通脹率的票價加幅，此情況實屬不公平。再者，當局已推出多項措施，協助渡輪營辦商增加非票務收入，例如計劃在中環四至六號碼頭加建一層半，以便分租作商業或零售用途。因此，與其要求乘客承擔票價餘下的一半加幅，當局應鼓勵渡輪營辦商開源節流，避免增加票價。即使加價無可避免，亦應限制營辦商所提出的加幅不得超過通脹率。

24. 運輸及房屋局局長在回應時如下解釋推出分擔建議的理據，依她之見，該建議可以平衡營辦商、普羅市民和政府的利益 ——

- (a) 渡輪服務的票價加幅未必一定高於其他公共交通服務。此外，兩者的成本結構和乘客對象極不相同，不宜直接比較；
- (b) 渡輪服務每次加價都必須有充分理據。在決定加價的需要和釐定加幅時，亦會考慮到渡輪以非票務收入補貼營運開支的因素；及
- (c) 政府當局計劃在中環四至六號碼頭加建一層半，以便渡輪營辦商分租作商業或零售用途，賺取更多非票務收入，補貼渡輪服務的營運開支。然而，加建更多樓層將違反海港規劃的原則，並不會獲公眾接受，因此，從中賺取的非票務收入未必足以補貼渡輪營運，故需採取更多協助措施。

25. 李永達議員指出普羅市民加薪的幅度未必可以追上通脹率。他重申其對分擔建議可能導致渡輪服務票價加幅高於通脹率的關注。

26. 李鳳英議員申報利益，表示自己是新界居民。她指出兩項新建議方案均涉及政府提供大額補貼，可能造成不公平現象。她指出新界很多鄉村(例如鹿頸和吉澳)亦同樣沒有任何公共交通工具提供服務，甚至沒有一條正式的通道，但他們希望當局作出改善的多番要求卻不獲理會。李議員詢問政府當局計劃如何回應這些新界偏遠鄉村的交通需要。運輸及房屋局局長和運輸及房屋局副秘書長(運輸)2在回應時表示請委員注意下列各點 ——

- (a) 鑒於渡輪服務面對兩方面的長期問題：服務需求欠缺增長，以及燃油價格波動很大，以致開源節流及控制成本的空間不大，故需要採取特別措施協助維持渡輪服務的財務可行性。事實上，政府已採取了不少特別臨時協助措施，支援渡輪服務的營運，分擔建議只是在這些措施以外再推出的一項措施；
- (b) 部分委員亦認為補貼渡輪服務實屬合理，因為當局選定補貼的6條主要航線，全部都是有關離島的居民上班和上學的唯一對外交通工具。其實，選定該6條航線只會讓除南丫島外每個主要離島有一條航線獲得協助，南丫島則因榕樹灣與索罟灣的距離較遠，故此會有兩條航線獲得協助；及
- (c) 當局其實曾研究無需政府補貼的其他協助措施，但發現並不可行。譬如說，縮減班次並不可行，因為該措施已由於影響到離島居民的日常生活而受到居民大力反對。政府當局亦曾探討可否合併若干航線，又或可否開辦接駁服務，令乘客集中乘搭一些主要航線，以提高乘客量。不過，基於離島的地理位置，這些方案需動用額外船隻或延長航程，因此亦不可行。

27. 湯家驊議員強調有需要確保一視同仁。由於愉景灣 — 中環航線不獲補貼但中環 — 梅窩航線卻獲補貼，他關注到愉景灣 — 中環航線的營辦商可能會因為憂慮愉景灣居民為節省金錢而轉往梅窩乘搭獲補貼的中環 — 梅窩航線，而不願意繼續經營下去。運輸及房屋局局長在回應時表示，這些居民不大可能會這樣繞道而行，因為所需的行程時間會長很多。他們反而可能會使用愉景灣現時已有的巴士服務。

28. 林健鋒議員質疑政府當局為何不向喜靈洲 — 坪洲航線及屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳航線提供進一步的支援，因為一如6條選定的航線，這兩條航線均由於乘客量偏低(根據政府當局就此項目提供的文件[立法會CB(1)1648/09-10(04)號文件]附

件A所匯報的數字)而在艱苦經營。他亦要求當局提供數字，以支持當局選定補貼有關的6條航線。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時表示，雖然所有離島渡輪航線均是艱苦經營，但當局所選定的6條航線不單是主要航線，亦是部分有關離島唯一的對外交通工具。

29. 副主席指出，渡輪營運的長期問題難以克服，又質疑政府在兩項新建議方案下提供補貼，理據是否充分。他詢問當局有否制訂任何措施，防止有關渡輪營辦商可能會藉提高船隻維修保養費以取得更多補貼，並詢問政府當局有何計劃防止出現濫用情況，以及確保該兩項新建議方案可有效維持票價穩定，以免需要政府進一步資助。

30. 運輸及房屋局局長在回應時表示，政府是鑒於渡輪服務是部分離島唯一的對外交通工具，才願意提供補貼。運輸署在審核有關帳目時，會扮演把關的角色。以發還實際已支付費用的形式提供補貼，而不是提供定額撥款，亦有助防止濫用。由於運輸署一直有監察渡輪營運的維修保養費，故已掌握充分數據，可確保營辦商申報需予退還的款項正確無誤。儘管如此，運輸及房屋局局長同意在向財務委員會(下稱"財委會")提交有關撥款建議時，更詳細解釋上述有關防止濫用的措施。

政府當局

31. 李鳳英議員表示，如果可以確保涉及的公帑用得其所，她歡迎該兩項新建議方案。就此，她詢問當局採用哪些準則來釐定退還的款項。她亦指出現時共有14條離島渡輪航線，並詢問政府有否為補貼款項設定上限。她認為政府當局或需研究如何處理6條選定航線以外航線的營運商提出的資助要求。運輸及房屋局局長在回應時表示，當局在3年牌照期預留的1億2,000萬元款項，就是補貼的上限。

32. 湯家驊議員理解渡輪營辦商面對的問題複雜，實在很難克服。因此，雖然長遠的解決方法可能繫於政府在硬件方面作出投資，但仍需要推行該兩項新建議方案作為中期的措施。然而，他認為當局應制訂防範措施，確保政府的補貼只會用於補貼6條選定航線，其他航線不會受到補貼。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府的補貼是以發還營辦商實際已支付

的船隻維修保養費的形式提供，因此，上述情況確保可以做到。

33. 副主席關注到，渡輪營辦商知悉他們可以依賴政府補貼後，可能會失去節省和緊縮開支的動力。葉劉淑儀議員認同他的關注，並警告由於政府可能需要繼續補貼渡輪服務，有關服務最終可能成為半官方營辦。運輸及房屋局局長在回應時表示，加建樓層後，政府提供補貼的需要日後可能會減少。碼頭所在的海濱規劃用途的新發展，亦可能有助改善渡輪服務的整體營運環境。

34. 林健鋒議員理解渡輪服務經營困難，因而需要採取措施增加營辦商的非票務收入。然而，他關注到分擔建議可能會立下先例，令其他經營困難的公共交通營辦商(例如巴士公司)效法，要求政府提供補貼，否則便可能會申請加價。

35. 運輸及房屋局局長在回應時表示，為免造成這樣的後果，選定補貼航線時，原則是有關航線不單是部分有關離島唯一的對外交通工具，還要是主要的航線。她又指出，巴士的營運可通過規模經濟，讓巴士公司有更大的靈活性達到收支平衡，但渡輪服務卻難以做到。譬如說，將"中環 — 長洲"、"橫水渡"及"中環 — 梅窩"3條航線編為單一招標組合，由單一營辦商來營運，以發揮規模經濟效益的建議，便曾受到居民大力反對而最終撤回。運輸及房屋局局長又向委員保證，巴士票價是依據既定的票價調整機制作出調整；在此機制下，巴士公司若要調高票價，必須有充分理據才會獲得批准。

36. 葉劉淑儀議員知悉，海外地區亦有政府基於重大公眾利益而向交通服務提供補貼的例子。然而，為換取補貼，有關營辦商的營運須受到若干限制(例如加薪的限制)，營運的靈活度因而受到影響，令有關營辦商不願繼續經營有關服務。葉議員詢問當局如何避免出現此情況。運輸及房屋局局長在回應時解釋，政府的既定政策是，公共交通服務應由私營或公營機構根據商業原則經營。然而，鑒於渡輪服務是部分離島唯一的對外交通工具，故政府當局須採取特別措施在渡輪服務牌照有效期屆滿時吸引投標者參與投標，以確保可以繼續提供這些必要的服務。因此，

當局提出兩項新建議方案，以進一步加強渡輪服務的財務可行性。由於透過發還船隻維修保養費實施的分擔建議只是在上述已推行的特別措施以外再推出的一項措施，她看不到會帶來任何負面影響。事實上，該兩項新建議方案不但沒有令營辦商對經營渡輪服務卻步，他們的反應還很正面。

37. 葉劉淑儀議員要求政府當局澄清，在分擔建議下處理退還船隻維修保養費事宜會否牽涉額外資源。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局在提出該兩項新建議方案之前，一直有監察有關營辦商的帳目。

考慮其他方案

活化碼頭

38. 王國興議員關注到雖然在中環四至六號碼頭加建樓層的建議早於2008年便提出，但至今仍然缺乏進展。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局深知有需要盡早提供加建的樓層，然而，當局在展開建造工程前，亦需要進行諮詢，並依循有關的法定程序。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，為確定在現有碼頭加建樓層的可行性，亦須考慮承重力問題。此外，亦需取得共建維港委員會和城市規劃委員會(下稱"城規會")的批准。儘管如此，當局已盡力加快推行這個項目，力求在短期內向財委會申請批准撥款。王議員仍然關注到加建的樓層趕不及在2011年下一個營辦期展開之前提供，以吸引投標者競投渡輪服務。

39. 運輸及房屋局局長在回應李永達議員時確定，中環四至六號碼頭將會加建一層半，有關加建樓層更具體的資料會在有關撥款建議中詳細說明。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，政府當局已就加建樓層的設計工作進行招標，有關工程預計可為每個碼頭額外提供約2 000平方米樓面面積，作酒樓餐廳、快餐店和零售商店等各類商業用途。李議員促請政府當局請廉政公署協助制訂措施，以確保新增的樓面面積按市價分租，而不是以優惠價錢分租，令與營辦商相關的人士受惠。因為這樣才真正可以賺取更多的非票務收入，用以補貼渡輪服務的營運，從而長遠把政

府補貼減至最少。運輸及房屋局局長同意在制訂有關的防範措施和監察機制時，把委員的意見和關注考慮在內。

40. 劉健儀議員特別指出渡輪營運面對多項結構上的長期問題，例如投資龐大而維修保養和燃油開支又高企，並表示為吸引投標者在渡輪服務牌照有效期屆滿後繼續經營有關服務，當局實有需要推出該兩項新建議方案。不過，長遠而言，運輸及房屋局和運輸署以至其他政策局和部門均應更加努力，協助渡輪服務營辦商賺取更多非票務收入，用以補貼渡輪的營運，務求盡量減少對政府補貼的依賴。劉議員又表示，在加建樓層前，所有有關政策局／部門均應加倍努力，將有關碼頭活化，以便帶來更多非票務的收入。

41. 運輸及房屋局局長在回應時表示，當局已採取多項措施，力求增加渡輪服務的非票務收入。她亦告知委員，當局將在適當時候就在中環四至六號碼頭加建樓層，向財委員提交撥款建議，以供審批。

42. 劉健儀議員特別提及有投訴指稱，當局對渡輪營辦商分租碼頭上層作商業活動用途的申請沒有作出回應，並籲請當局改善。運輸及房屋局副秘書長(運輸)²在回應時表示，當局過往亦曾批准類似的申請。政府當局會繼續設法加快此等申請的審批工作，例如簡化碼頭處所的分租審批程序。然而，早前提出分租碼頭處所作辦公室用途的建議，由於有違海港規劃的原則，故不大可能會獲城規會批准或為市民接受。

票價穩定基金

43. 王國興議員要求政府當局研究，將在3年牌照期內預留用作推行該兩項新建議方案的約1億2,000萬元款項用來設立基金，改用作穩定離島渡輪的票價。如此一來，如果燃油價格回落而補貼需要大幅減少，該1億2,000萬元就可用以穩定渡輪票價長於3年。

44. 運輸及房屋局局長在回應時表示，設立票價穩定基金的建議大大偏離了公共財政管理的既定原則，必須小心研究，而分擔建議則只是當局為渡輪服

務所採取的多項特別臨時協助措施以外再推出的一項措施。她補充，預留用作推行該兩項新建議方案的1億2,000萬元，未必一定會在3年牌照期內全數動用。

延長牌照有效期

45. 王國興議員認為，為避免渡輪服務加價，當局應把牌照期由3年延長至6年或甚至10年，以便有關營辦商可作出長遠規劃、收回投資成本，並可受惠於中環四至六號碼頭加建樓層工程的竣工。運輸及房屋局局長在回應時表示，渡輪服務的牌照，年期一般為3年，可續期一次或多次，每次最多3年，合共不多於10年。

由政府購置船隻

政府當局

46. 副主席要求政府當局在將有關的撥款建議提交財委會考慮前提供文件，述明透過由政府購置船隻再將日常營運外判予私人營辦商來維持渡輪服務所帶來的財政影響，當中應包括每年的維修保養開支。運輸及房屋局局長在回應時表示，此方案可能涉及購置超過20艘船，每艘費用是約6,000萬元。

47. 然而，副主席指出，政府當局可購入現有的船隊而非新的船隻。依他之見，當局長遠而言應採用上述方案，以解決兩項新建議方案所引起的關注。此外，當局亦應加大力度推廣本土旅遊業，為渡輪服務創造需求。湯家驊議員認同他的意見，認為長遠而言有需要採用購置船隻的方案。

其他方案

政府當局

48. 鑒於政府為渡輪服務提供補貼所引起的關注，副主席促請政府當局繼續探討其他方案。就此，他要求政府當局分析政府當局文件[(立法會CB(1)1648/09-10(04)號文件]第13(a)至13(e)段所述曾探討但不採納的各個方案的財政影響，尤其是第13(c)段有關政府為營辦商購置船隻的方案，並將該等曾探討的方案與兩項新建議方案作出比較，以方便委員考慮。在說明兩項新建議方案的財政影響時，政府當局亦應解釋同一份政府當局文件附件B所列出的各項現時的協助措施的財政影響。

政府當局

49. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在3年牌照期內實施兩項新建議方案所需的1億2,000萬元(即每年4,000萬元)可應付將現有措施擴展至涵蓋6條航線的建議及分擔建議所引致的所有開支。運輸及房屋局副秘書長(運輸)2補充，在每年4,000萬元的撥款當中，3,000萬元會用作根據分擔建議發還船隻維修保養費，而1,000萬元則用作將現有措施擴展至涵蓋6條而非4條航線。

50. 主席請委員注意，政府當局計劃在其後隨即開展一系列諮詢工作，務求盡快敲定相關措施，以便在下一輪招標工作展開前向財委會申請撥款。他又要求政府當局在敲定相關措施時考慮委員提出的意見及作出的評論。

VI 香港鐵路有限公司增加車費的建議

- (立法會CB(1)1648/09-10(05)號——政府當局就
文件 2010年港鐵票
價調整提供的
文件
- 立法會CB(1)1648/09-10(06)號——香港鐵路有限
公司就2010年
港鐵票價調整
提供的文件
- 立法會CB(1)1649/09-10號文件——前《兩鐵合併
條例草案》委
員會報告摘錄
- 立法會CB(1)1662/09-10(01)號——將軍澳交通關
注組提交的意
見書
- 立法會CB(1)1714/09-10(01)號——一位區議員提
交的意見書)

51. 運輸及房屋局局長和香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")行政總裁向委員簡介港鐵公司根據因兩鐵合併而採用的票價調整機制在2010年對港鐵票價作出的調整(下稱"2010年票價調整")。在該機制下，港鐵票價會根據與綜合消費物價指數變動、運輸服務業名義工資指數(工資指數)變動及固定生產力因素掛鈎的直接驅動方程式作出調整。票價調整機制所

採用的綜合消費物價指數已反映了宏觀經濟狀況及市民的負擔能力。名義工資指數則反映了員工成本。根據票價調整機制內這些指數的最新數據，車費或會維持不變，向上或向下調整。

52. 石禮謙議員申報利益，表示其為港鐵公司獨立非執行董事。

對於2010年票價調整的意見及關注

53. 林健鋒議員雖然因為看到港鐵增加票價而感到不快，但認同有需要根據票價調整機制調整票價。不過，王國興議員認為，2010年票價調整雖然合法卻不合理，並促請港鐵公司基於以下3項因素重新考慮票價調整——

- (a) 雖然普羅市民的工資只上升了1至2%，但2010年票價調整的整體加幅卻是2.5%。此外，根據票價調整機制，港鐵公司有彈性可在整體票價調整幅度的±5個百分點的範圍內調整個別票價；
- (b) 2010年票價調整將會抵銷財政司司長最近宣布的200億元紓困措施的效用，有關措施包括退稅、寬減差餉及公共屋邨免繳租金，以便向市民提供財政支援，建設關愛社會；及
- (c) 港鐵公司的資產值超過1,500億元，並正把業務擴展至港外。在這樣的情況下，港鐵公司實有財政能力提供更多票價優惠，而非加價。

54. 港鐵公司行政總裁在回應時提出以下各點——

- (a) 考慮到2010年票價調整是港鐵票價自1997年以來首次向上調整，或13年來首次加價，票價調整未必不合理；
- (b) 當票價調整機制在2009年首次實施時，計算得出的整體票價調整幅度是+0.7%。由於少於±1.5%，故在2009年沒有調整票價，而是

把+0.7%的調整幅度納入2010年的整體票價調整幅度一併計算。2010年+2.05%的整體票價調整幅度因而是2010年根據票價調整機制得出的+1.35%的票價調整幅度，與2009年累積的+0.7%的幅度相加的結果；及

- (c) 即使港鐵公司決定在整體票價調整幅度的±5個百分點的範圍內彈性以不同幅度調整個別票價，但整體票價調整幅度仍須以根據票價調整機制計算所得的幅度為上限，即所有個別票價的加權平均值的調整幅度，應等同由票價調整機制公式計算的整體票價調整幅度。

55. 然而，李永達議員指出，雖然2010年票價調整是港鐵票價13年來首次向上調整，但基層市民的薪金亦同樣地長期沒有增加。在某些個案中，市民的薪金甚至低於1997年的水平。因此，雖然整體調整幅度只是+2.05%，基層市民亦未必有能力負擔。李鳳英議員及葉偉明議員認同他的意見。葉議員進一步引述，根據政府統計處的數據，屬於最低收入組別的工人的平均每月工資已由1998年的4,400元下降超過兩成至2008年的僅僅3,500元。

政府當局

56. 應王國興議員要求，運輸及房屋局局長同意港鐵公司會提供在許可範圍內較整體票價調整幅度為高的票價加幅的資料，但港鐵公司將需要一些時間擬備有關資料。

57. 副主席雖然承認港鐵公司有權加價，但又促請政府當局認真考慮下列公眾意見——

- (a) 港鐵公司過去10年由於獲得政府以物業發展權的形式補貼，故累積了超過770億元的純利。單是2009年，港鐵公司的純利便達到96億元。2010年票價調整因而可能令人反感及導致社會矛盾，除非同時提供票價優惠。更長遠而言，政府當局應檢討票價調整機制，因為票價調整機制未有計及市民負擔能力及港鐵公司來自物業發展的利潤，而此方面的利潤，應有助減低票價加幅或甚至在港鐵公司賺取鉅額利潤時避免加價；及

- (b) 政府當局應運用其作為港鐵公司股東所收取的大筆股息成立票價穩定基金，以減低港鐵公司的票價加幅。

58. 運輸及房屋局局長在回應時提出以下各點

- (a) 採用票價調整機制取代港鐵公司的票價自主權的目的是要在票價調整方面達致更高的透明度。此外，綜合消費物價指數亦可反映宏觀經濟狀況，因而在一定程度上間接反映市民的負擔能力。不管怎樣，票價調整機制可應港鐵公司或政府的要求每隔5年作出檢討；及
- (b) 上述有關設立票價穩定基金的建議不符合公共財政管理的一般綱領，根據該個綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而從一般收入中提取款項亦須獲得財委會批准。此外，票價調整機制已有助決定應否對港鐵票價作出調整。

59. 李鳳英議員提到有大量乘客使用港鐵服務，以指出2010年票價調整會影響眾多市民，並警告政府當局及港鐵公司市民對實施2010年票價調整會感到反感，因為是次調整雖然合法，但市民卻可能會覺得這是妄顧基層市民的困苦及欠缺企業社會責任的表現。政府當局及港鐵公司察悉她的關注。

60. 劉健儀議員同意港鐵票價應根據票價調整機制調整，該機制已取代港鐵公司的票價自主權，並且是在社會上及立法會經過廣泛討論後制訂。然而，她認為港鐵公司在建議加價前，應承諾因應將軍澳交通關注組提交的意見書[立法會CB(1)1662/09-10(01)號文件]所提出的投訴改善服務，該意見書指出港鐵公司未能確保將軍澳支線的列車班次能維持在最短每2分鐘30秒及最多每5分鐘一班。政府當局及港鐵公司察悉她的意見，並會加以考慮。

要求提供票價優惠

61. 林健鋒議員促請港鐵公司提供更多票價優惠，以紓緩2010年票價調整所帶來的影響，因為經濟才剛開始復甦，而且許多貨品及服務的收費亦正在上升。王國興議員及副主席認同他的意見。副主席更特別呼籲港鐵公司在整個星期的每一天均提供2元的長者優惠票價，而非只在星期三提供，並為居於偏遠新市鎮的居民引入月票或周票。

62. 港鐵公司行政總裁在回應時表示，港鐵公司已不時參考市場環境及基於適當的商業考慮，提供多項票價推廣，此方面的工作亦會繼續。事實上，上述票價推廣每年的成本均達到11億元，數額大於任何其他公司在此方面的數額。然而，他察悉委員的上述意見及會考慮，並在回應林健鋒議員時進一步確定，港鐵公司是唯一向全日制本地學生提供半價優惠的公共交通營辦商。然而，副主席表示，亦沒有公司可以同樣享受政府以物業發展權的形式所提供的補貼。

63. 王國興議員要求港鐵公司就繼續提供現有票價優惠及引入新的優惠作出更明確的承諾。他指出政府是港鐵公司的大股東，又詢問政府當局如何計劃有效地鼓勵港鐵公司提供更多票價優惠。

64. 港鐵公司行政總裁在回應時表示，港鐵公司的目標是在切實可行的情況下盡量保留現有的票價推廣，並會認真考慮委員就提供額外的票價推廣所提出的建議。運輸及房屋局局長又向委員保證，政府當局會繼續積極鼓勵港鐵公司提供票價優惠。舉例而言，經過與港鐵公司長時間商討後，港鐵公司已為殘疾人士引入票價優惠，更多特惠站亦已設立，鼓勵市民使用港鐵服務。應王國興議員要求，運輸及房屋局局長同意安排港鐵公司在適當時候提供文件，列出所有現有的票價推廣和該等推廣會否繼續提供，以及在2010年票價調整生效後將會引入的所有額外的票價推廣(如有的話)。

政府當局

65. 李永達議員指出，與香港的情況不同，許多地方的公共交通服務的日常營運都獲得政府直接補貼。市區路線月票在海外亦甚為普遍，因而可大大降低每程票價。他又指出長者可免費乘搭深圳地鐵，並

促請港鐵公司跟從，將現時只在星期三適用的2元長者優惠票價延長至每星期多一天。他進一步指出，提供票價優惠應寫入港鐵公司的營運協議內，以促使港鐵公司必須提供票價優惠，而非以此作為小恩小惠。

66. 運輸及房屋局局長在回應時表示，雖然政府會繼續鼓勵港鐵公司盡可能提供票價優惠，但不宜將有關優惠與其他地方的優惠作出比較，因為與香港不同的是，該等地方的公共交通服務的日常營運可能獲得政府的鉅額直接補貼。

67. 李鳳英議員失望地察悉，政府當局及港鐵公司均不願就票價優惠作出任何明確的承諾，甚至不承諾在星期日提供2元的長者票價優惠，而該日是多數長者的家庭日。她呼籲港鐵公司採用其在廣告中所突出的關愛做法，並要求政府當局作出更大努力，確保港鐵公司提供更多票價優惠。

68. 運輸及房屋局局長和港鐵公司總經理——市務及車站商務在回應時表示，港鐵公司已一直透過長者八達通卡每天為長者提供多達半價的優惠。考慮到星期三使用某些公共設施亦有票價推廣及巴士公司已在星期日提供票價優惠，部分長者亦因為有關安排能提供更大的靈活性而寧願在星期三而非星期日獲得2元的長者票價優惠。事實上，多達210 000名長者在星期三以每程2元乘搭港鐵，相比之下，以往當票價推廣在星期日提供時，長者乘客人數只約為170 000。然而，李鳳英議員表示，既然在星期日乘搭港鐵的長者人數不多，港鐵公司應可將2元的長者票價優惠延伸至在星期日也適用。葉偉明議員亦指出，在星期三有較高使用率可能是部分老人中心等機構較為傾向在星期三舉辦活動，以受惠於2元的長者票價優惠所致。

69. 劉健儀議員指出，雖然港鐵公司有商業責任為其股東提供與其業務性質相符的回報，但有關責任亦不應限制其提供例如海外很普遍的月票或周票優惠，尤其是應為居於偏遠新市鎮的居民提供月票。考慮到港鐵公司已賺取鉅額利潤，該公司亦應在非繁忙時段及星期日和公眾假期提供2元的長者票價優惠。該公司亦應設立更多特惠站，因為此舉可進而透過鼓勵更多市民乘搭港鐵，令港鐵公司受惠。

70. 港鐵公司行政總裁在回應時表示，為維持安全、可靠及高效率的市區集體運輸系統，香港已選擇根據審慎商業原則營運鐵路服務。港鐵公司因而在考慮是否提供票價推廣時，須小心考慮市場情況及適當的商業考慮。若此方面無法達到雙贏局面，港鐵公司只可以在切實可行的情況下為弱勢社群提供優惠。因此，實不應依賴港鐵公司單獨承擔回應弱勢社群需要的責任。

71. 葉偉明議員堅持認為，即使從商業角度而言，港鐵公司仍可提供更多票價優惠。這是因為第一，港鐵公司雖提供每年成本達到1億1,000萬元的票價優惠，但與其因為獲得政府以物業發展權的形式提供的補貼而賺取的鉅額利潤比較，金額實屬微不足道。第二，政府是港鐵公司的大股東。第三，根據將鐵路定位為公共交通服務骨幹的政策，政府當局往往拒絕開設新巴士路線的要求，以便港鐵公司能實際上享有一定程度的壟斷。因此，他強烈要求港鐵公司提供更多票價優惠，尤其是向長者及殘疾人士。否則，應考慮讓巴士公司與港鐵公司競爭。

72. 運輸及房屋局局長在回應時表示，鑒於鐵路的效率及有需要保護環境，再加上香港地方細小，意味其道路資源有限，以致有需要採用集體運輸工具，因此，以鐵路作為香港公共交通服務的骨幹在社會上已有明確共識。此外，港鐵公司已因應委員的意見提供多項票價優惠，例如為殘疾人士提供的票價優惠。她相信港鐵公司會繼續認真研究及積極考慮委員有關提供票價優惠的呼籲。

政府當局
73. 王國興議員重申他在上文第64段提出的提供資料的要求，並進一步要求政府當局採取以下行動 ——

- (a) 在5月的下次會議前告知在2010年票價調整生效後，諸如"十送一"乘車優惠、各條鐵路線適用的月票、長者票價優惠等優惠會否繼續／提供，以便讓委員確定政府當局在鼓勵港鐵公司提供票價優惠方面有多大成效；
- (b) 小心確保即使實施2010年票價調整，但服務

偏遠新市鎮(例如東涌及天水圍)的鐵路線的票價加幅仍會盡量降低；及

- (c) 回應有關由大圍前往旺角7元的車費較由大圍前往旺角東4.9元的車費高42%的投訴。

74. 運輸及房屋局局長同意在切實可行的情況下盡快提供所要求的資料。港鐵公司行政總裁表示，港鐵公司會配合政府提供資料。

VII 其他事項

75. 議事完畢，會議於上午11時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年6月25日