

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)442/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期： 2010年6月29日(星期二)
時 間： 下午5時30分
地 點： 立法會大樓會議廳

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
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
梁國雄議員

缺席委員： 劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
陳偉業議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生

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2
歐陽月華女士

應邀出席人士： 參與議程第I項的討論

香港鐵路有限公司

總經理 —— 市務及車站商務
楊美珍小姐

高級經理 —— 票價及業務策劃
蘇仲達先生

對外事務高級經理
梁賜強先生

列席秘書： 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員： 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 2010年港鐵票價調整

(立法會CB(1)2333/09-10(01)——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)2333/09-10(02)—— 2010 年 4 月 23
號文件 日會議紀要摘錄
- 立法會 CB(1)2041/09-10(02)—— 天水圍北交通
號文件 關注組就香港
鐵路有限公司
增加車費事宜
提交的意見書
- 立法會 CB(1)2333/09-10(03)—— 天水圍北交通
號文件 關注組就香港
鐵路有限公司
增加車費事宜
提交的另一份
意見書
- 立法會 CB(1)1648/09-10(05) — 政府當局就
號文件 2010年港鐵票
價調整提供的
文件
- 立法會 CB(1)1648/09-10(06) — 香港鐵路有限
號文件 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 — 前《兩鐵合併
件 條例草案》委
員會報告摘錄
- 立法會 CB(1)1662/09-10(01) — 將軍澳交通關
號文件 注組提交的意
見書
- 立法會 CB(1)1714/09-10(01) — 一位區議員提
號文件 交的意見書
- 立法會CB(1)1961/09-10號文 — 香港鐵路有限
件 公司就2010年
港鐵票價調整
提供的資料文
件
- 立法會 CB(1)2391/09-10(01) — 將軍澳交通關
號文件 注組就香港鐵
路有限公司增
加車費事宜提
交的意見書)

主席表示召開是次特別會議是為了回應市民對2010年港鐵票價調整的關注。

2. 王國興議員要求政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")回應他提出的下列關注事項和意見 ——

- (a) 西鐵線和東鐵線均提供"全月通"及接駁巴士服務，但東涌線卻沒有提供類似的推廣計劃；除乘搭東涌線以外，東涌居民的選擇亦不多，有關情況既不公平，亦不合理；
- (b) 有約100個車程的港鐵單程車票較八達通票價為低，此情況並不可取。為補償有關乘客，港鐵公司應提供各項優惠，例如類似下述優惠的優惠：凡購買2010年7月或8月份"全月通"的乘客，會獲贈20元超級市場禮券一張；及
- (c) 就港鐵公司推出"搭百賞五"夏日獎現金券，由2010年6月14日起至8月8日，乘客使用同一張成人八達通卡在一星期內的星期一至五乘搭港鐵滿\$100，可換領港鐵車站店舖\$5現金優惠券，此推廣計劃應讓有關持卡人自動獲得獎賞，使他們無需留意車費扣減情況，並要提出要求才能換取現金券。

3. 港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時提出以下各點 ——

- (a) "全月通"是港鐵公司不時推出的推廣計劃，務求乘客和港鐵公司達致雙贏。雖然東涌線尚未提供"全月通"，但由2010年7月9日起，乘客使用同一張成人八達通乘搭多條新大嶼山巴士公司的巴士線(包括37/37P、38/38P及N38)，於一小時內在東涌站轉乘港鐵或由港鐵轉乘上述巴士線，便可享較高的\$1.5優惠折扣，為期6個月；

(b) 至於有約100個車程的港鐵單程車票較八達通票價為低，委員應注意，港鐵公司須按照下列原則調整個別車程票價：

(i) 八達通票價的尾數會調整至最接近的1毫；及

(ii) 單程車票票價的尾數會調整至最接近的5毫；

然而，在根據以上原則計算個別車程票價時，若調整某些單程車費便要調整5毫，增幅相當高，所以港鐵公司決定較後時間才調整這些單程車費。雖然這個做法會令100個車程的單程車票較八達通票價為低，但乘客使用八達通在絕大部分車程的票價仍較單程車票為低。此外，委員建議推出額外票價推廣，港鐵公司亦會認真考慮；及

(c) 由於"搭百賞五"夏日獎現金券推廣計劃提供的是現金券而不是積分獎賞，所以實行自動兌換有困難。儘管如此，上星期已有多達4萬餘名乘客換取現金券，顯示乘客能輕而易舉受惠於此獎賞計劃。

4. 王國興議員察悉有關回應後，認為港鐵公司應在適當時候向事務委員會匯報考慮提供額外票價推廣的結果。他又要求港鐵公司在逸東邨設置港鐵特惠站，因為該邨三分之一的人口為綜合社會保障援助受助人。港鐵公司總經理——市務及車站商務解釋，逸東邨並非位於東涌站的步行範圍內，邨內居民使用鐵路服務後，仍需乘搭巴士，因此，與其設置港鐵特惠站，港鐵公司將會提供港鐵與有關巴士路線的轉乘票價折扣。

2010年票價調整

5. 葉偉明議員認為2010年港鐵票價調整(下稱"2010年票價調整")不能接受，因為在調整票價後，約100個車程的港鐵單程車票會低於八達通票

價，實在不合理。他又指出，雖然從寶琳往中環的票價只由11.2元增加至11.5元，實際增幅卻為約5%，因為成人八達通卡持有人乘搭此車程不獲票價優惠。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應時表示，上述把票價由11.2元增加至11.5元，增幅為2.7%的調整，其實是涉及從寶琳往中環的八達通票價。有人誤以為該車程並無提供八達通優惠，主要是因為同一車程的單程車票票價在是次2010年票價調整中並沒有增加，同樣都是11.5元。

6. 黃成智議員認為羅湖服務的票價增幅約3.7%，遠高於本地線的增幅，做法不可取。此外，上水至羅湖車程雖只是很短，原本的票價卻已非常高。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應時表示，在釐定票價時除了考慮車程距離外，亦要顧及市場情況。鑒於羅湖服務的主要對象有別於本地鐵路服務，維持不同的票價結構實有原因。不過，有關的票價水平仍與過境巴士服務相若。黃議員指出，與過境巴士服務票價比較毫無意義，因為巴士需要繞大圈行駛。他認為同時增加羅湖服務和本地服務的票價，而不是增加前者的票價，令後者維持較低票價水平，做法既不合適，亦欠公平。結果是北區居民受到最大的影響，對他們並不公平。港鐵公司高級經理 —— 票價及業務策劃在回應時表示，羅湖／落馬洲往返市區的票價並無增加，並重申市場情況，包括市場競爭力、乘客量及交通習慣，是釐定票價的主要考慮因素。黃議員代表北區居民對有關回應表示遺憾。

票價優惠

7. 葉偉明議員認為推出"搭百賞五"夏日獎現金券不切實際，並懷疑港鐵公司藉此推廣計劃取代"十送一"乘車優惠，其實並非真心提供優惠。港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時表示，由於乘客可以在多間港鐵車站店舖使用獎賞券，真正從此推廣計劃中受惠，所以有關推廣計劃實際上等同5%的車費回贈，足以抵銷2010年整體票價調整幅度+2.05%有餘。因此，港鐵公司認為有關推廣計劃是公平的。

8. 李永達議員強調鐵路運輸的社會效益，尤其是對社區整體帶來的環境效益，並認為政府作為港鐵公司的大股東，應鼓勵港鐵公司提供更多票價優惠，例如"全月通"或"十送一"優惠，以推廣使用港鐵服務。因此，他對服務新界的鐵路線沒有提供"全月通"，以及只在與巴士服務競爭的路線設置港鐵特惠站的做法，表示遺憾。

9. 運輸及房屋局副局長在回應時確認政府把鐵路定位為本港客運系統骨幹的政策，並相信鐵路運輸具效率又可靠，可以吸引乘客。他又解釋提供"全月通"和其他票價優惠會影響港鐵公司的收入，所以票價推廣事宜應留待港鐵公司因應市場情況和商業因素作出適當決定。不過，政府當局會繼續鼓勵港鐵公司提供票價優惠。港鐵公司總經理——市務及車站商務補充說，為確保港鐵公司能繼續提供票價優惠，同時也可以持續發展，公司有需要確保達到雙贏。再者，港鐵公司每年用於票價推廣的費用已達約11億元。因應委員的意見，由2010年9月1日至2011年8月31日期間，長者在星期三及公眾假期(不包括星期日)可以享有每程\$2乘搭港鐵的優惠亦會擴展至星期六。事實上，港鐵公司已推出多項票價推廣，吸引更多市民使用鐵路服務。為數約100萬名港鐵友禮會會員，亦可透過"站站獎"積分計劃不時換取免費車票或現金券。

10. 梁國雄議員察悉上述回應後指出，假如成本效益和可持續發展是如上文所述般重要，港鐵公司理應不會興建乘客量偏低的將軍澳支線和康城站。他懷疑不顧商業可行性興建康城站的原因是，興建該站是應有關發展商要求特別加入有關土地契約的一項條件，藉以提高日出康城的吸引力。政府當局察悉他的意見。

11. 梁國雄議員又認為，若一如港鐵公司所聲稱，港鐵是為香港人建造的，港鐵公司便會樂意提供周票、季票及月票。他對兩鐵合併表示遺憾，認為此舉進一步鞏固港鐵公司的壟斷。他認為相對港鐵公司股東的利益，政府當局未能保障市民和貧窮

人士的利益。為改善有關情況，政府應回購港鐵公司。

12. 港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時表示，港鐵公司在兩鐵合併時曾經減價，減幅高達6%左右。自合併後，一如上文所述，港鐵公司亦曾擴大長者票價優惠；學生票價優惠亦由原本只向乘搭合併前地鐵網絡的學生提供，擴展至東鐵線、西鐵線及馬鞍山線。自2009年12月22日起，港鐵公司還開始向殘疾人士提供約50%的票價折扣。

13. 主席提及港鐵公司最近不再向使用4條離島渡輪航線後轉乘港鐵的乘客提供每程減1.5元的票價優惠，並促請港鐵公司繼續提供這項優惠，因為此舉有利於港鐵公司的形象，所損失的收入亦微不足道，同時亦應考慮離島居民所負擔的高昂交通費，以及政府為維持離島渡輪服務而採取的多項措施。港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時表示，取消上述優惠是因為使用的離島居民很少。然而，主席認為若使用率偏低，港鐵公司作為一間大機構應該更願意繼續提供此優惠以履行企業社會責任。港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務同意因應有關意見考慮重推這項優惠，並向委員保證，港鐵公司會定期檢討提供各項票價優惠的需要和是否可行。

14. 梁國雄議員認同主席的意見，認為有需要重新向離島居民提供上述票價優惠，並強調有需要向他們提供合適而可負擔的交通工具，尤其是港鐵公司在日出康城居民人數不多的情況下仍興建康城站，且日出康城的居民亦遠較離島居民富裕。他要求港鐵公司提供資料，說明在決定興建康城站前估計該站的乘客量、實際的乘客量及興建該站對將軍澳線造成的影響。港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時表示，鐵路服務屬於長遠投資，即使發現有關服務未能充分符合成本效益，亦不會即時輕率取消。她又解釋票價優惠是短期推廣措施，經檢討後可能會按需要停止或繼續提供。

(會後補註：港鐵公司已提供上述所要求的資料；有關資料已於2010年9月1日隨立法會CB(1)2792/09-10號文件發出。)

月台幕門

15. 葉偉明議員指出，屬於香港工會聯合會的議員認為港鐵公司加價快速進行，但改善服務卻進展緩慢，至今尚未完成在東鐵線加裝月台幕門，做法並不可取。因此，港鐵公司現時為進行月台幕門加裝計劃，而向使用八達通卡乘搭港鐵的乘客每程收取1毫，作為乘客分擔工程費的有關款項應退回乘客。港鐵公司對外事務高級經理在回應時表示，關於在合併前地鐵系統的30個地底車站和8個地面及高架車站進行的月台幕門及自動月台閘門加裝計劃，港鐵公司在與立法會溝通後，認為乘客分擔工程費是有需要的。然而，向乘客收取每程額外1毫的安排只會繼續至2017年為止。此外，港鐵公司亦沒有向東鐵線乘客收取此費用，因為加裝計劃並不包括合併前的九鐵網絡車站，該等車站是於加裝計劃展開後才併入港鐵網絡的。

16. 葉偉明議員察悉上述回應後指出，合併前地鐵系統內的九龍灣和葵芳站仍未加裝月台幕門，他詢問有關的竣工時間。港鐵公司對外事務高級經理在回應時表示，有關的加裝工程將於稍後展開，預期於兩年內完成。

17. 港鐵公司對外事務高級經理在回應葉偉明議員詢問港鐵公司何時在東鐵線車站加裝自動月台閘門時解釋，由於東鐵線月台列車與彎位之間空隙較闊，故此應先在這些月台安裝自動伸縮月台踏板系統，然後才可加裝自動月台閘門。然而，自動伸縮月台踏板系統的技術研究及可行性測試結果並不理想，除了可靠性偏低外，亦延長列車停站的時間。因此，為免影響整體列車服務，可能需要先改善訊號系統，才可安裝自動伸縮月台踏板系統，跟着再安裝自動月台閘門。

經辦人／部門

II 其他事項

18. 議事完畢，會議於下午6時25分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年11月23日