

摘錄

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

- * * * * *
- 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
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
文件 注組提交的意
見書
- 立法會CB(1)1714/09-10(01)號——一位區議員提
文件 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

政府當局

推廣(如有的話)。

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。

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——

政府當局

(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) 回應有關由天水圍前往旺角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。

* * * * *

立法會秘書處
議會事務部1
2010年6月24日