

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)340/11-12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： 2011年5月16日(星期一)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會會議廳

出席委員： 鄭家富議員(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
李鳳英議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
陳淑莊議員

其他出席議員： 梁美芬議員

缺席委員： 張學明議員, GBS, JP (副主席)
石禮謙議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
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, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
呂瑩女士

運輸署署理首席運輸主任／巴士及鐵路
胡汝文先生

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

副公司事務總經理
王美琪女士

高級經理 —— 票價及業務策劃
蘇仲達先生

譴責支持兩鐵合併議員關注組

主席
錢偉洛先生

香港天主教勞工事務委員會

政策研究幹事
羅佩珊小姐

港九勞工社團聯會

地區事務委員會社區幹事
譚金蓮小姐

民主建港協進聯盟

交通事務副發言人
陳學鋒先生

個別人士

時事評論員
黃世澤先生

個別人士

陳宗佑先生

葵涌邨基層權益關注組

關注組代表
梁文惠先生

葵涌邨交通事務關注組

關注組代表
黃詠芝小姐

安蔭邨勞工權益關注組

關注組代表
黎治甫先生

葵涌邨勞工權益關注組

關注組代表
梁錦威先生

個別人士

葵青區議員
黃潤達先生

天主教香港教區 —— 教區勞工牧民中心(九龍)

程序幹事
何天樂先生

個別人士

西貢區議會議員
方國珊女士

新蒲崗工友小組聯席

副主席
李家鳳女士

個別人士

元朗區議員
麥業成先生

香港絕望

"香港絕望"召集人
楊繼昌先生

北區就業問題關注組

組員
郭婉兒女士

天主教香港教區 —— 教區勞工牧民中心(新界)

程序幹事
余少甫先生

個別人士

區維綱先生

港鐵霸權苦主

邱亮鳴先生

天北男士就業關注組

代表
王肇言先生

天水圍公共運輸事業監察小組

代表
江健成先生

社區發展陣線

計劃幹事
陳宇翔先生

天水圍北交通關注組

代表
譚婉芬女士

社會民主連線

行政委員
黃浩銘先生

樂華耆康社

地區幹事
楊國雄先生

公民黨

公民黨黨員
陳梓杰先生

青年公民

青年公民成員
錢偉健先生

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)2
袁家寧女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 2011年港鐵票價調整及香港鐵路有限公司的票價調整機制

(立法會CB(1)1836/10-11(04)——政府當局就
號文件 2011年港鐵票
價調整提供的
文件

立法會CB(1)1836/10-11(05)——香港鐵路有限
號文件 公司就2011年
港鐵票價調整
提供的文件

立法會CB(1)1841/10-11號——立法會秘書處
文件 擬備有關港鐵
票價調整及要
求檢討香港鐵
路有限公司的
票價調整機制
的文件(背景資
料簡介))

與團體代表／政府當局舉行會議

香港天主教勞工事務委員會

羅佩珊小姐指出，近期公共交通工具紛紛增加票價，把通脹數字推高，抵銷了最低工資規定的成效，勞工階層已經要為維持生計而掙扎。因此，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在2010年錄得120億元豐厚利潤，累計純利高達770億元的情況下仍然申請加價，做法實不可取，亦令人質疑港鐵公司的票價調整機制為何容許港鐵公司在通脹環境下可漠視市民的負擔能力而增加票價。羅小姐強調，市民非常依賴港鐵服務，因此港鐵公司實在不應只着眼於股東的利益而罔顧公眾利益。政府是

港鐵公司的大股東，亦應制止港鐵公司一再增加票價，一如其在處理九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請時的做法。她亦提出以下各點，說明票價調整機制並不合理——

- (a) 票價調整機制運算公式所採用的綜合消費物價指數，只反映通脹和通縮數字及商品和服務的價格變動，無法反映市民收入和負擔能力方面的變動。因此，若市民工資沒有增長但物價卻上升，便會減低他們的生活質素和購買能力。為作出補救，票價調整機制應反映市民大眾的實際工資變動；及
- (b) 票價調整機制運算公式中，把生產力因素在兩鐵合併後首5年內定為0%，由第6年起訂為0.1%，做法過於保守。香港天主教勞工事務委員會認為，兩鐵合併後已即可發揮協作效應，所以生產力因素應予適當調整。

港九勞工社團聯會

(立法會CB(1)2131/10-11(01)號文件)

2. 譚金蓮小姐向委員簡介社團聯會意見書的內容，並提出以下要點——

- (a) 巴士和鐵路服務這類公共集體運輸服務增加票價，將會影響民生，故有關服務的票價調整機制令票價只加不減，實在可悲。亦令人可悲的是，港鐵公司竟無視公眾期望，計劃在2011年再次增加票價。鑒於通脹高企，港鐵公司又利潤豐厚，因此港鐵公司應改為凍結票價，以履行其企業社會責任；
- (b) 鑒於只採用綜合消費物價指數不足以量度公眾的負擔能力，加上生產力因素亦無法反映港鐵公司的豐厚利潤，因此，政府相關部門應盡快檢討和改

善票價調整機制。鐵路事故越來越多，證明港鐵公司的服務水平不斷下降，但港鐵公司在此情況下卻仍然增加票價及高級管理人員的薪酬，實在於理不合，所以港鐵公司的票價加幅應與服務水平掛鈎。就此，聯會的意見書已特別對票價調整機制應改善的地方提出具體建議；及

- (c) 港鐵公司應推出更多票價優惠，例如擴大月票的涵蓋範圍，協助市民對抗通脹，以及把現時為長者及殘疾人士提供的臨時票價優惠，改為長期安排，以協助他們融入社會。

民主建港協進聯盟(下稱"民建聯")

3. 陳學鋒先生闡述民建聯的意見如下——

- (a) 雖然票價調整機制相比過往港鐵公司享有票價自主是一項進步，但從港鐵公司過去兩年在錄得豐厚利潤的情況下仍再三增加票價的做法可見，政府對港鐵公司調整票價方面的控制仍然不足。因此，當局應透過下述措施，改善票價調整機制：按照專營巴士公司的做法，引入港鐵公司與乘客均分回報的啓動點；以及引入扣分制，將港鐵票價增幅與服務水平(從鐵路事故宗數及回應時間反映出來)掛鈎；
- (b) 應設立300億元的公共交通票價穩定基金，透過補貼票價的部分或全部增幅，減輕基層市民交通費用的負擔；及
- (c) 港鐵公司應推出更多票價優惠，尤其是長者乘客在星期三、星期六及公眾假期(不包括星期日)可以每程2元乘搭港鐵的推廣計劃，應在所有非繁忙時段提供。

黃世澤先生

(立法會CB(1)2161/10-11(01)號文件)

4. 黃世澤先生指出，容許港鐵公司參與物業發展的目的，是以非票務收入補貼鐵路服務。因此，當物業價格飆升，港鐵的利潤隨之增加，就應該沒有理據增加票價以彌補鐵路服務的營運成本因通脹而上升。他認為運輸及房屋局局長不容許某些綠色專線小巴(下稱"專線小巴")凍結票價3年，以換取增加有關專線小巴的乘客座位數目，但卻不斷批准巴士和電車的加價申請，是失職的表現。依他之見，政府當局此舉其實是為港鐵調整票價鋪路，而不是制止港鐵公司增加票價。

陳宗佑先生

5. 陳宗佑先生認為，港鐵公司不應為提高利潤而增加票價，犧牲市民的利益。當局亦應就港鐵公司應否獲准加價徵詢市民意見。他批評某些立法會議員批准兩鐵合併，令港鐵公司可接管九鐵的網絡，並促請政府當局檢討票價調整機制。

葵涌邨基層權益關注組

6. 梁文惠先生指出，長者的生計會受到交通費水平的影響，因為他們經常需要乘車看醫生。因此，他促請政府當局及事務委員會確保港鐵公司繼續提供長者票價優惠。

葵涌邨交通事務關注組

7. 黃詠芝小姐質疑，港鐵公司在下述情況下仍然試圖在短期內再次增加票價，是罔顧企業社會責任：港鐵公司已賺取豐厚利潤；市民大眾未必全部都獲加薪以紓緩現時高通脹的情況；港鐵公司的服務水平不斷下降；港鐵公司尚未完成多項改善工作，例如在鐵路車站設置公共洗手間及加裝月台幕門。她亦指出，票價調整機制運算公式中的綜合消費物價指數，不能反映市民大眾的工資及其他貧窮指數的變動，所以無法反映公眾的負擔能力。因此，身為港鐵公司大股東的政府，實應更妥善扮演

監管角色，然而，政府卻容許港鐵公司無須如巴士公司般，增加票價須經行政會議審批，反而讓其自行調整票價。政府當局實應考慮修訂票價調整機制以糾正上述情況。

安蔭邨勞工權益關注組

8. 黎治甫先生指出，根據票價調整機制，港鐵公司即使利潤豐厚(尤其來自物業發展的利潤)，仍可增加票價，實在諷刺。此現象顯示票價調整機制存在很多問題，例如在票價調整機制運算公式中把生產力因素在兩鐵合併後首5年內定為0%，以及將票價調整機制運算公式與運輸業名義工資指數而非整體名義工資指數的變動掛鉤，以致票價調整機制不能反映市民大眾在通脹環境下所面對的壓力。港鐵公司既然預期可從黃竹坑站上蓋物業發展項目中賺取約200億元利潤，該公司實不應再尋求增加票價，因為加價只會為其帶來約2億至3億元的額外收入。港鐵公司按上述方式獲得大幅補貼後，仍然力求賺取最高利潤，是罔顧企業社會責任。因此，關注組促請政府當局在切實可行的範圍內盡快檢討票價調整機制，以期更妥善規管港鐵票價，並立即凍結港鐵票價。

葵涌邨勞工權益關注組

9. 梁錦威先生認為，現行運輸政策向鐵路運輸傾斜，導致每日有逾390萬名乘客使用港鐵，情況並不理想。由於乘客大多屬於工人階級，政府及港鐵公司實有責任確保以可負擔的票價，提供安全和舒適的鐵路服務，且不應試圖賺取過多利潤。然而，票價調整機制卻只會機械式地根據公式運算，沒有顧及在通脹下，市民薪金未必有實質的增長。他指出港鐵公司多年來一直盈利豐厚(尤其是來自物業發展的利潤)，並質疑港鐵公司在此情況下仍尋求增加票價，是否重盈利而輕其企業社會責任。他促請政府當局及港鐵公司檢討票價調整機制及凍結票價。

葵青區議員黃潤達先生

10. 黃潤達先生指出，票價調整機制雖然看似公平，但機械式地應用該機制其實是剝奪了立法會及政府當局規管港鐵公司增加票價的權力。因此，當局有需要檢討如何加強對港鐵公司的規管，以確保民生不會因港鐵公司增加票價而受到影響。鑒於港鐵公司獲政府以批給發展權的方式大量補貼，加上向港鐵公司傾斜的運輸政策，港鐵公司每年都錄得豐厚利潤，因此，政府有權將該公司納入規管，並確保港鐵公司豐厚的利潤可反映於其票價調整機制。因此，他曾經強烈反對港鐵公司私有化及兩鐵合併，因為有關發展會出現私營企業受惠於公共資源的情況。根據此一思維，他亦反對動用公帑設立公共交通票價穩定基金，認為此舉只會令上述不理想的情況變本加厲。有關款項反而應用以回購港鐵公司及專營巴士公司，使政府能夠更妥善規劃公共運輸服務的供應。鑒於公共運輸服務影響民生，他認為應交由政府直接營運。

天主教香港教區 —— 教區勞工牧民中心(九龍)

11. 何天樂先生提出以下各點 ——

- (a) 港鐵公司在賺取豐厚利潤後應提供更多票價優惠，尤其是提供分區的點對點月票，令勞工階層更能受惠；
- (b) 政府當局應盡快檢討及改善票價調整機制，尤其應改善該機制以考慮港鐵公司豐厚的利潤和市民大眾的工資水平，以顧及市民的負擔能力；及
- (c) 雖然港鐵公司是上市公司，但亦不應只顧及股東利益而無視公眾利益，尤其是港鐵公司已因為政府向鐵路服務傾斜的運輸政策而享有若干程度的壟斷，使乘客沒有多大選擇。

西貢區議會議員方國珊女士
(立法會CB(1)2131/10-11(02)號文件)

12. 方國珊女士代表港鐵民生關注組，向委員簡介其意見書的內容，並提出以下要點——

- (a) 既然票價調整機制未能制止港鐵公司一再增加票價，便應作出檢討和改善，將港鐵公司的利潤、公眾負擔能力和服務水平考慮在內，尤其是近年發生越來越多鐵路事故，而且東鐵線土地下陷的問題非常嚴重，但港鐵公司卻沒有採取適當行動處理；及
- (b) 港鐵公司應提供更多及更佳的票價優惠計劃，特別是向長者和弱勢社羣提供的優惠。另外亦應推出分區月票(特別是將軍澳線)，這樣做亦可以提高乘客量，令港鐵公司受惠。所需資金可來自政府的非定期收入，例如來自柯士甸站項目的土地補價。

新蒲崗工友小組聯席

13. 李家鳳女士指出，政府當局未能制止港鐵公司再三增加票價，亦未能促請港鐵公司提供更多票價優惠，以保障基層市民的利益。此外，港鐵公司亦似乎更着眼分租車站地方給商舖，以賺取利潤，多於確保車站月台通道順暢。票價調整機制沒有把公眾負擔能力考慮在內，導致港鐵票價在港鐵公司賺取豐厚利潤的情況下依然只加不減，亦應予以改善。

北區就業問題關注組
(立法會CB(1)2131/10-11(03)號文件)

14. 郭婉兒女士向委員簡介關注組意見書的內容。總括來說，她特別提到北區居民的苦況，因為他們大多是須前往市區工作的低收入工人。因此，對於港鐵公司在賺取豐厚利潤的情況下仍尋求增加票價，完全罔顧區內居民沉重的交通費負擔及其

企業社會責任，她表示遺憾。她促請政府當局和港鐵公司顧及居民的苦況，為基層市民推出在各條鐵路線均適用的"全月通"推廣計劃。

天主教香港教區 —— 教區勞工牧民中心(新界)

15. 余少甫先生描述他自己跟進港鐵公司票價調整方面的經驗，並認為港鐵公司拒絕接見地區團體以聆聽他們對票價調整的意見，做法實不可取。而且，雖然港鐵公司其後答允與他們會晤，但卻拒絕集體接見他們而堅持逐一接見。港鐵公司對於他們要求提供票價優惠(例如在各條鐵路線均適用的"全月通"推廣計劃)一事的回應亦屬負面。

區維綱先生

(立法會CB(1)2131/10-11(04)號文件)

16. 區維綱先生向委員簡介其意見書的內容。總括來說，他認為基層市民在選擇不多的情況下被迫使用港鐵公司的服務，承受通脹的擔子，對他們並不公平。他繼而請委員參閱他在意見書所述有關票價調整機制的問題，以及如何作出改善。他尤其認為，儘管港鐵公司因為合併後可發揮的協作效應而令利潤大幅上升，港鐵公司高級管理人員的薪金亦大幅增加，但票價調整機制的運算公式中，卻仍然把生產力因素定為兩鐵合併後頭5年內0%，由第6年起為0.1%，做法實不科學。他又向港鐵公司建議，以訂價500元推出在各條鐵路線均適用的"全月通"。

港鐵霸權苦主

17. 邱亮鳴先生欣悉事務委員會有8位委員在席，聽取市民的意見。他繼而指出，從以下不尋常現象可證明港鐵公司享有霸權 ——

- (a) 根據上市規則第8.08條，上市公司須把公眾持股量維持在最少25%，但港鐵公司卻獲得豁免，無須嚴格遵守這項規定，因而能把公眾持股量降低至只有10%；

- (b) 港鐵公司的市場佔有率已達到44.3%。隨着西港島線、南港島線、沙田至中環線和觀塘線延線落成，其佔有率更可能會超越50%；
- (c) "上水——尖東全月通"售價為390元，即每程平均票價高達8.16元，只稍微低於使用八達通由上水至紅磡單程的8.2元票價。至於售價分別為410元和480元的"屯門——南昌全月通"及"屯門——紅磡全月通"，則只能惠及那些只乘搭西鐵線的乘客。因此，很少乘客能受惠於"全月通"，而港鐵公司推出"全月通"的目的，亦只是為了與其他公共交通營辦商競爭；
- (d) 儘管社會多年來均要求在港鐵沿線設置公共洗手間，但港鐵公司卻仍未有提供有關設施；及
- (e) 大圍至紅磡的票價為5元，但大圍至尖東(只比紅磡遠一個站)的票價卻需要7.6元。旺角至紅磡的票價為3.1元，但旺角至尖東(同樣只比紅磡遠一個站)的票價卻需要4.5元。上述票價差距並不平均。

他認為上述不尋常現象源於港鐵公司只顧股東的利益而漠視公眾利益。依他之見，唯一的解決辦法是把港鐵公司私有化。

天北男士就業關注組

18. 王肇言先生指出，男士一直被賦予家庭經濟支柱的角色。然而，天水圍的就業機會有限，男士須在其他地區尋找工作，可是，由於港鐵公司在天水圍的壟斷地位，若他們在中環工作，每日所需的交通費用可高達50元，天水圍的男士因而難以尋找工作。因此，關注組對政府當局及港鐵公司提出以下要求——

- (a) 提供票價調整機制檢討的時間表；
- (b) 承諾在進行票價調整機制檢討時，一定會收集公眾的意見；及
- (c) 在票價調整機制進行檢討之前凍結港鐵的票價。

天水圍公共運輸事業監察小組

19. 江健成先生認同王肇言先生的上述意見，並對於下述事宜感到遺憾：與巴士票價不同，政府當局似乎沒有辦法阻止港鐵公司加價。然而，政府當局實有責任規管公共交通票價的調整，若不作規管，便屬失職。此外，作為港鐵公司的大股東，政府當局其實亦可設法制止港鐵公司在這兩年賺得巨額利潤後仍提高票價。因此，對於政府當局聲稱當局無權這樣做，並容許港鐵公司剝削基層而不是維護他們的利益，監察小組感到遺憾。在此情況下，使用港鐵服務的乘客其實是在間接向政府繳交額外稅款，這筆稅款就是政府作為港鐵公司大股東所收取的股息。監察小組因而要求政府當局——

- (a) 作為港鐵公司的大股東，當局應檢討及改善票價調整機制，使港鐵票價真正可加可減，而不是只加不減，以及讓市民能在經改善的機制下表達意見；
- (b) 凍結港鐵的票價，直至就票價調整機制進行的檢討完成為止；及
- (c) 確保港鐵公司履行其企業社會責任。

社區發展陣線

(立法會CB(1)2161/10-11(02)號文件)

20. 陳宇翔先生認同其他團體代表的意見，認為政府當局有需要擔當妥善的規管角色。他又認為有需要檢討票價調整機制，因為在現時的機制下，

港鐵公司只須考慮綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及固定生產力，便可以進一步加價。依他之見，綜合消費物價指數不能反映公眾的負擔能力，因為普羅市民的工資以至購買力均未能追得上通脹。他批評政府當局未能體察基層在通脹期間的疾苦，並促請當局在切實可行的情況下盡快檢討票價調整機制，讓公眾參與檢討，並設定檢討時間表。

天水圍北交通關注組

(立法會CB(1)2195/10-11(02)號文件)

21. 譚婉芬女士向委員簡介關注組在會議席上提交的意見書。簡要而言，關注組認為有需要檢討票價調整機制，因為在現時的機制下，港鐵票價只加不減，以致交通費用成為市民的沉重負擔。由於九鐵網絡與地鐵網絡已合併，目前推出的"全月通"應成為永久安排，並以地區作為基礎，而不應硬性限制哪些鐵路線才可使用"全月通"。

樂華耆康社

22. 楊國雄先生引述例子，說明港鐵票價高昂可如何影響基層的生活，並指出港鐵加價可引致一系列的公共事業費用和商品及服務價格上調。他認為港鐵公司可一再調高票價，實在不公平，因為港鐵公司已獲大幅資助，並從物業發展及廣告賺取可觀利潤，況且還壟斷了市場。依他之見，票價調整機制未能顧及市民的負擔能力，特別是基層的收入在過往10年幾乎沒有增長，而且有通脹情況。因此，當局應認真檢討票價調整機制，確保港鐵公司不能罔顧其企業社會責任加價。政府當局作為港鐵公司的大股東，亦應制止港鐵公司加價，藉此履行其資源重配的角色。

譴責支持兩鐵合併議員關注組

23. 錢偉洛先生把港鐵加價與領匯房地產投資信託基金的上市作一比較，並指出前者是在兩鐵合併下設立的票價調整機制所造成的後果，而議員當時實在不應支持合併，因為港鐵公司作為上市公

司，一定會把股東的利益置於公眾利益之上。他認為當時支持兩鐵合併的議員應向公眾道歉，並籲請政府當局回購港鐵公司。

元朗區議員麥業成先生

24. 麥業成先生提出以下各點——

- (a) 票價調整機制並不可取，因為在該機制下，即使經濟不景，港鐵票價亦沒有調低，但物價通脹時卻調高，這情況實在不公平亦不能接受；
- (b) 在如何釐定港鐵票價方面有欠透明度，以致雖然不同鐵路線的票價是以不同方式釐定，但公眾卻從不知道相關的原則為何。舉例而言，乘搭西鐵線由元朗往尖東的票價為18.5元，如使用相關"全月通"則為每月480元。然而，若乘搭東鐵線，票價則只會是11.5元，如使用相關"全月通"則為每月380元。因西鐵線屬新鐵路線而收取較高票價，實在不能接受。作為上市公司，港鐵公司應確保其運作具透明度；及
- (c) 作為港鐵公司的大股東，政府有責任確保港鐵票價合理。由於票價調整機制未能確保這一點，因此政府應廢除該機制。

香港絕望

25. 楊繼昌先生認為，從港鐵加價可證明香港已經絕望，因為依他之見，這顯示出港鐵公司在公共關係、服務水平(從鐵路事故的宗數可資反映)及票價水平(獲政府以物業發展權形式大幅資助仍多次加價，由此可資反映)方面的表現均未能令人滿意。然而，政府卻無力制止港鐵公司加價，因為當局須跟隨屬於港鐵公司與政府之間所簽訂的合併協議一部份，具法律約束力的票價調整機制行事。

因此政府實在令人絕望。香港市民同樣令人絕望，因為港鐵加價使他們不能受惠於派錢措施，但卻沒有人出來提出抗議。

社會民主連線(下稱"社民連")

26. 黃浩銘先生指出，除社民連外，其他多個政黨亦反對港鐵公司加價，亦籲請當局檢討票價調整機制。港鐵公司漠視所有這些訴求，並堅持加價，實在不能接受。其實，屬社民連的梁國雄議員早已提出警告，表示兩鐵合併會讓港鐵公司壟斷市場，並準確預測會出現目前的情況。由於出行的市民選擇不多，只有使用港鐵服務，因此上述情況實在令人難以忍受。港鐵公司享有地產霸權，在提供公共交通服務方面又享有若干程度的壟斷，加上有巨大的政治影響力，因此港鐵公司可不受管制，在賺得龐大利潤的情況下仍不斷加價，而且所賺取的利潤亦只會惠及公司的高級管理層，而不會用來改善其服務，減低鐵路事故的數目，以及在車站加設公共洗手間和加裝月台幕門。因此，政府應嘗試回購所有公用事業供應商(包括港鐵公司，以期令該公司撤回其加價計劃及改善服務)。

公民黨黨員陳梓杰先生

27. 陳梓杰先生重點提出公民黨的下述意見——

- (a) 公民黨反對港鐵公司最近公布的加價，因為作為香港最大的公共交通營辦商，港鐵公司不應只求賺取最大利潤，亦應兼顧其企業社會責任及市民的負擔能力。作為港鐵公司的大股東，政府亦應盡力制止該公司不斷加價，影響基層生計；
- (b) 在檢討港鐵公司加價是否合理時，應考慮其服務是否以客為本。4年前兩鐵合併時市民曾強烈促請港鐵公司在鐵路車站加設公共洗手間及加裝幕門，要評估港鐵公司是否以客為本，市民

認為應視乎該公司在這兩方面取得的進展而定。港鐵公司在這兩方面的工作卻均差強人意，更不用提該公司從乘客的八達通收取每程0.1元，用以支付加裝幕門的計劃，實在並不合理，而且港鐵公司亦似乎較願意着力增加車站內的商店數目；及

- (c) 公民黨促請港鐵公司回應公眾的需要，並籲請政府當局在切實可行的情況下盡快檢討及改善票價調整機制，最好是以民生及港鐵公司的利潤作為考慮因素。

(會後補註：公民黨提交的意見書其後於2011年5月18日隨立法會CB(1)2222/10-11(01)號文件送交委員。)

青年公民成員錢偉健先生

28. 錢偉健先生提出以下各點——

- (a) 對於港鐵公司在賺取可觀利潤的情況下仍加價，青年公民感到遺憾，並認為政府應加強規管角色，確保公共交通票價是市民所能負擔以及能維持穩定，特別是因為政府是港鐵公司的大股東，而且坐擁豐厚的財政盈餘；
- (b) 雖然根據票價調整機制，港鐵公司有權加價，但該公司實在不應加價，因為基層正面對通脹，加價後他們上下班每程要多付大約0.4元至0.7元，實在是百上加斤。為紓緩港鐵加價造成的上述影響，政府應運用其作為港鐵股東所收取的股息(約93億元)補貼乘客。青年公民進行的電話訪問確定，此舉得到廣泛支持，且不會抵觸任何法例或合約條款；及

- (c) 港鐵公司按計劃加價所得的額外利潤只有大約2.7億元，因此該公司應重新考慮應否加價。政府亦應在切實可行的情況下盡快檢討及改善票價調整機制，使該機制能顧及民生及港鐵公司的營運狀況。

(會後補註：青年公民提交的意見書其後於2011年5月17日隨立法會CB(1)2195/10-11(01)號文件送交委員。)

討論

票價調整機制

29. 主席及委員感謝團體代表出席會議表達意見。劉江華議員認為可把團體代表的意見歸納如下——

- (a) 港鐵公司在賺取龐大利潤的情況下仍然加價，實在不合理；
- (b) 公眾對於港鐵的服務質素每況愈下充滿怨氣；及
- (c) 票價調整機制有明顯的欠妥之處，需要作出補救。

30. 因此，劉江華議員希望當局能確保，計劃就票價調整機制進行的檢討會全面，且會作出改變，使港鐵公司的盈利及公眾的負擔能力能列為票價調整機制的考慮因素。運輸及房屋局副局長在回應時表示，按兩鐵合併時所議定，票價調整機制應每5年檢討一次。當局在檢討票價調整機制時會考慮劉議員的意見。

31. 劉江華議員察悉要到2012年年底才會檢討票價調整機制後，希望檢討工作不會為時多於一年，以便當局能盡早作出改善，解決公眾對該機制的關注。運輸及房屋局副局長在回應時表示，檢討工作所需的時間視乎檢討的範圍而定，當中或會不

單包括票價調整機制運算公式，而是會觸及其他相關事宜。因此，在決定檢討範圍前確定檢討時間的長短，可能言之過早。然而，他向委員保證，政府當局的目標是在切實可行的情況下盡快完成檢討。

政府當局

32. 李鳳英議員不滿意政府當局的上述回應，並認為政府當局可即時就有關檢討應涵蓋哪些事項諮詢公眾及委員，以加快進行檢討工作。陳淑莊議員贊同她的意見。運輸及房屋局副局長在回應時重點指出，每5年檢討票價調整機制的安排，已寫入兩鐵合併時的營運協議內，該協議具法律約束力。他進一步表示，在兩鐵合併期間，各方已徹底討論及研究哪些因素應列入票價調整機制運算公式內。票價調整機制自2009年起才實行，港鐵票價亦在2010年才第一次調高。因此，政府當局認為待該機制實行一段時間，讓當局累積到經驗後，才作出檢討，是恰當的做法。政府當局計劃在2012年下半年展開檢討工作，一俟備妥檢討時間表，便會向事務委員會作出匯報。在檢討期間，當局會考慮議員及公眾的意見。

33. 葉偉明議員認為應立即檢討票價調整機制，而不應待至2012年年底，因為實在有需要更認真解決公眾就港鐵加價提出的關注。考慮到很多公共交通服務亦已加價，市民在交通費用方面的負擔已增加了不少，地鐵加價可能會成為壓在駱駝背上的最後一根稻草。政府當局察悉他的意見。

34. 湯家驊議員憶述，在兩鐵合併後採用票價調整機制來釐定票價調整幅度，目的是使票價調整更為客觀，一方面能照顧市民的負擔能力，同時亦能讓港鐵公司在營運上有需要時調高票價。然而，現時大家的共識是，從經驗顯示，票價調整機制未能達到上述目的，以致港鐵公司即使已賺取可觀利潤，仍企圖加價，漠視市民的負擔能力。運輸及房屋局副局長在回應時表示，票價調整機制已參考了前一年12月的綜合消費物價指數按年變動百分率，當中反映了香港的宏觀經濟狀況及某程度上市民的負擔能力。該運算公式亦考慮了前一年12月的運輸業名義工資指數的按年變動百分率，當中反映

了員工成本。因此可以說是經濟及工資先行，才啟動票價調整。

35. 湯家驊議員不滿運輸及房屋局副局長的上述回應，認為令人失望，因為大家均清楚知道，票價調整機制未能考慮市民的負擔能力及港鐵公司有需要履行其企業社會責任。運輸及房屋局副局長在回應時表示，香港其實能為出行的市民提供既高效率又可負擔的公共交通服務，特別是港鐵公司現時的營運模式相當成功，並能讓其他城市借鏡。

36. 陳淑莊議員促請政府當局注意下述情況：市民期望政府保障公眾利益；以及在通脹環境下，交通費用對基層造成沉重負擔。因此，公眾對票價調整機制感到關注，很多市民認為，當局應確保調整機制會考慮港鐵的利潤(包括從物業發展所得的利潤)，藉此改善機制。公眾同時亦關注到，港鐵公司在提供公共交通服務方面享有壟斷，以及港鐵的服務質素每況愈下，包括在加設車站公共洗手間及月台幕門方面進度緩慢。依她之見，在檢討票價調整機制時應妥為解決上述種種關注事項，以免在檢討期間港鐵票價進一步調高。政府當局察悉她的意見。

37. 劉健儀議員指出，設立票價調整機制的目的，是以一個具透明度、可預測及客觀的機制，取代港鐵公司的票價自主權，本意是好的，但從運作所得的經驗顯示，票價調整機制未有考慮到港鐵公司的營運情況，而在所有其他公共交通服務的票價調整機制中，均有包括這項重要因素，結果是，港鐵公司能在賺取可觀利潤的情況下仍然加價。為公平起見，劉議員亦認為票價調整機制須同時考慮服務質素，並促請政府當局在切實可行的情況下盡快檢討票價調整機制，確保盡早把上述兩項因素納入機制內。運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局在檢討票價調整機制時會考慮劉議員的意見，以及委員和市民提出的其他意見。

38. 主席特別提到，對於港鐵公司在賺取巨額利潤的情況下仍計劃加價，而當局又無法採取任何行動加以阻止，公眾感到不滿。他促請政府當局及

港鐵公司認真處理公眾這些怨氣，並在切實可行的情況下盡快檢討票價調整機制，以免不滿情緒演變成極端行動。他亦藉此機會澄清，立法會並沒有放棄其監察港鐵加價的權力，但事實是，不論是現在還是過往，立法會都一直沒有權力制止港鐵公司加價，因為在兩鐵合併之前，港鐵公司享有票價自主權。

票價優惠

39. 劉江華議員詢問，港鐵公司會否考慮優化港鐵特惠站及月票，藉此紓緩計劃加價所造成的影響。總經理——市務及車站商務回應時表示，港鐵公司會認真考慮各方在此會議上就票價優惠表達的意見，稍後會公布擬推出的票價優惠。

40. 葉偉明議員認為，港鐵公司應盡早公布為紓緩加價影響而推出的票價優惠，而不是仍在研究將會提供甚麼優惠。總經理——市務及車站商務回應時表示，港鐵公司已一直有提供多方面的票價優惠。事實上，港鐵公司是香港唯一一間為學生提供約半價的車費優惠的公共交通營辦商；同時亦是少數向殘疾人士提供類似車費優惠的交通工具營辦商，這些都是在兩鐵合併後推出的優惠。她進一步解釋，由於市民對於應提供甚麼優惠表達了不同意見，港鐵公司需要時間研究能惠及最多乘客的優惠。然而，她向委員保證會在2011年5月公布新的票價優惠。

41. 李鳳英議員對下述情況表示遺憾：雖然這個議題已在一個月前討論過，但在解決公眾對於港鐵公司在賺取可觀利潤的情況下仍加價所表達的關注方面所取得的進展卻甚少。她指出，港鐵公司現時提供的票價優惠實在杯水車薪，特別是最低工資規定所帶來的好處已被通脹所蠶食。依她之見，港鐵公司應在切實可行的情況下盡快把"全月通"優惠改為適用於各鐵路線，而不是只限於東鐵和西鐵線。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局明白港鐵公司會根據商業原則營運，但當局亦一直有積極鼓勵港鐵公司向乘客提供票價優惠。

42. 劉健儀議員認為，在等待檢討票價調整機制期間，當局應促請港鐵公司提供更多票價優惠，以期在公共交通服務接踵加價期間，紓緩基層所面對的困境。她特別指出，這些優惠應包括"全月通"，俾能令基層及經常使用港鐵服務的乘客受惠。依她之見，鑒於港鐵公司已賺取可觀利潤，該公司應利用從2011年票價調整所得的額外收入，提供更多票價優惠。她進而促請港鐵公司承諾在2011年6月落實加價之前，公布有關優惠的詳情。總經理——市務及車站商務回應時表示，港鐵公司會在落實加價之前公布新的票價優惠，但至於有關優惠是否以"全月通"形式推出，則須經過審慎研究，以確保票價優惠及港鐵公司本身均可持續發展。

建議設立票價穩定基金

43. 湯家驊議員指出政府是港鐵公司的大股東，並認為政府應運用其作為港鐵公司股東所收取的股息成立票價穩定基金，補貼部分或全部的票價加幅，確保所收取的實際票價維持相對穩定，藉以紓緩加價對市民所造成的壓力。運輸及房屋局副局長在回應時表示，根據《公共財政條例》，政府從港鐵公司所收取的現金股息會撥為政府一般收入的一部分，政府會決定如何透過各項政策措施把有關公帑用於社會。

44. 主席察悉有關回應後提出以下意見：港鐵公司的物業發展權其實是什麼其他公共交通營辦商都未能享有的一種政府資助，因此可將港鐵公司從物業發展權所得的巨額利潤撥出若干百分比，用以成立票價穩定基金。運輸及房屋局副局長在回應時表示，從港鐵項目所得的物業發展利潤，其實已用於填補在財政上不可行的項目在資金方面的不足之數，使有關的鐵路得以興建，並在無需政府提供經常性補貼的情況下以合理的票價水平提供必需的服務。因此，在興建新鐵路線時已計及從物業發展所得的利潤。關於議員所提出成立基金的建議，政府須考慮有關建議會否對其他公共交通工具造成連帶效應。

45. 湯家驊議員指出，全世界所有大城市的公共

秘書

政府當局

交通服務均享有政府補貼，並堅持政府應成立票價穩定基金。運輸及房屋局副局長扼要覆述他在上文第43段所提的幾點，即應透過各項政策措施把公帑用於社會。例如鼓勵就業交通津貼計劃就能為真正有需要的人士提供援助。湯議員察悉有關回應後建議把有關政府補貼公共交通服務的事宜納入事務委員會的待議事項一覽表，而政府當局應就設有類似基金的司法管轄區進行研究，並提交文件，說明海外地方在這方面的做法，以及解釋為何不能在香港設立有關基金。

46. 主席總結時表示，他感謝團體代表以和平及理性的態度，就這個具爭議性的議題表達意見。他認為政府當局及港鐵公司在是次會議上所作的回應未能令人滿意，並促請他們認真考慮團體代表及委員的意見，以期對票價調整機制作出所需的改善。

II 其他事項

47. 主席表示，原定於2011年5月27日舉行的事務委員會5月份例會，將會改期至2011年6月2日(星期四)下午4時30分舉行。

48. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年11月15日