



CB(1)1912/03-04(06)

檔案編號：MD/T7-008/04

致：立法會交通事務委員會委員

傳真號碼：2121 0420

敬啓者：

城巴及新巴欲就五月二十八日立法會交通事務委員會議程 4 “有關七號幹線、南港島鐵路及西港島線” 來函反映意見。

作為港島西區及南區的主要巴士服務經營者，我們非常關注興建上述兩條鐵路的建議一旦落實後，會對本公司及所有員工生計帶來嚴重影響。

本公司欲將以下闡述我們對有關項目的關注及分析記錄在案，並深信各委員將公允審閱：

1. 地鐵興建南港島鐵路及西港島線(以下簡稱為港島西南線)的計劃，對港島西、南區陸路公共交通經營者的生存空間構成巨大威脅。
2. 僅以專利巴士服務而言，預計港島西南線將對 61 條港島線及 16 條過海線造成打擊。
3. 預計城巴及新巴每日共有 188,000 名乘客將流失至港島西南線。現時，城巴及新巴的平均票價為港幣\$5 元，有關乘客流失至港島西南線後，兩巴收入將每年損失港幣\$3.43 億元，有關損失將大大高於兩巴現時的盈利。



4. 預期面對上述收入減少的情況，所有公共交通經營者，特別是專利巴士公司，必須作出路線及網絡的重整，導致市民減少交通工具的選擇。此外，巴士公司營運規模縮小會令大規模生產經濟效益(economy of scale)及營運效率下降。由此而來便是裁減過剩員工的痛苦決定，致令產生勞資關係惡化、員工動盪不安的連鎖負面效應。

5. 縱使巴士公司在無奈下必須重整路線網絡，惟預期此等措施將遇到地區人士的反對。若巴士公司無法執行相關節流措施，便須從其他地區的路線收入作出大量補貼。更嚴重的是帶來增加車資的壓力。

6. 另，地鐵港島西南線相信亦不可能達至自給自足的營運狀況。縱使地鐵公司得到政府補貼初步投資費用，惟地鐵港島西南線將須依賴地鐵公司在其他支線的收益作出補貼。城巴、新巴早前爲了評估兩條新支線的財務狀況，進行了“新支線可達至收支平衡的票價預測”研究報告，隨函附予參考。

### 地鐵港島西南線的可行性受質疑

7. 根據規劃署的人口預測，港島西區及南區的人口增長率將停滯不前，亦沒有重要的社會及經濟因素變異致令當區公共交通需求急升。事實上，上述情況於政府運輸局最新印製的鐵路發展策略(RDS2)中有清楚的結論。根據二零零零年(當時的)運輸局進行的鐵路發展策略作出的總結，截至二零一六年前，興建地鐵港島西南線財政上不可行；有關報告並建議在此時限內，政府不需再跟進有關興建此鐵路事宜。

### 改善港島西區及南區公共交通服務的其他方案

8. 事實上，有關地區現時的公共交通服務已足夠應付乘客現今及將來的交通需



求。為減少間歇性交通擠塞對道路使用者造成的不便，政府應考慮推出更進取的交通管理措施，特別是實施巴士優先計劃及交通流量管制措施。

9. 現時，香港仔隧道的擠塞情況乃受紅磡海底隧道的擠塞而引致。政府應透過調整隧道收費，以將紅磡海底隧道的車輛流量重新平均分流至東區海底隧道或西區海底隧道。

為解決上述交通樽頸位置之問題，政府應確切考慮興建一條地下行車隧道，以連接香港仔隧道及港島北岸海傍。

不謀而合，地鐵之南港島鐵路建議書中提及興建一條來往海洋公園及銅鑼灣的鐵路隧道。若政府可興建同類型但供車輛使用的地下行車隧道，將解決了現時交通擠塞情況，更沒有需要興建一條造價昂貴及會面臨嚴重虧損的南港島鐵路。

10. 長遠而言，政府應興建七號幹線，並可考慮分階段進行有關計劃，以完善港島西區及南區的道路網絡。

最後，十分感謝閣下撥冗閱畢全文，以了解兩間公司的立場。



董事總經理  
李日新 謹啓

二零零四年五月二十四日

## 南港島鐵路及西港島線參考資料 (新支線可達至收支平衡的票價預測)

### 簡介

地鐵計劃興建的南港島鐵路及西港島線(以下簡稱為港島西南線)，其財政上的可行性一直受公眾關注。為了評估兩條新支線的財務狀況，早前進行“新支線可達至收支平衡的票價預測”。此研究報告現已經完成。以下為研究的不同範疇：

### 人口

根據規劃署【人口分佈推算 2002-2011】<sup>1</sup>，港島西區及南區於未來數年將維持極其輕微的人口變化。有關數字顯示，該兩區於二〇〇四年的人口為 430,000，而預測直至二〇〇九年的人口數字亦僅為 429,800。

### 專利巴士乘客轉搭港島西南線的客量預測

目前西區及南區的專利巴士服務分別由城巴、新巴及九巴提供。根據港島西南線的規劃配合模式以及現有之專利巴士網絡，預計有 61 條港島及 16 條過海路線會受影響。目前此等路線的乘客量每日約有 542,000 人次。根據乘客可直達港島西南線車站的不同方便程度預測，預計每日共有 202,400 名(37%)專利巴士乘客將轉搭港島西南線。這包括三間專利巴士公司的數字。

### 小巴/專線小巴及的士乘客轉搭港島西南線的客量預測

目前，小巴/專線小巴及的士主要沿薄扶林道及香港仔隧道提供服務<sup>2</sup>。根據上述專利巴士乘

客轉搭鐵路的乘客乘車模式來看，預計每日共有 14,700 名 (26%) 小巴/專線小巴乘客及 7,200 名 (25%) 的士乘客將轉搭港島西南線。

### 旅客

現時每日平均訪港旅客人數為 50,000 名。根據運輸署【二〇〇二年交通習慣調查研究報告】<sup>3</sup> 顯示，其中一成的旅客會於留港期間前往海洋公園。隨著內地與香港簽訂《更緊密經貿關係安排》，進一步拉近兩地商貿關係，訪港旅客人數將會上升。但海洋公園的遊覽人次預料會因迪士尼樂園的啓用而受到衝擊及下跌。此外，旅客參加旅行團的旅遊模式將繼續倚重專用旅遊巴士的服務。因此，旅客為港島西南線帶來的客量預測僅為每日 2,500 人次。

### 港島西南線客量預測

有關港島西南線客量預測摘要如下：

客源	港島西南線客量
來自巴士	202,400
來自小巴/專線小巴	14,700
來自的士	7,200
來自酒店發展	1,400
來自旅客	2,500
總客量	228,200

## 港島西南線營運成本

### 初步投資額

有報導指出，港島西南線初期之投資額預計為 150 億港元。根據地鐵發佈之新聞資料顯示<sup>4</sup>，該公司有意要求政府為造價 150 億港元的港島西南線注資，要求注資的金額將不超過成本 150 億元的一半，即 75 億港元。

### 總營運成本

1. 營運成本：根據立法會文件顯示<sup>5</sup>，南港島鐵路的原長度為 13 公里，每年營運成本為港幣 1.54 億，即每公里成本為港幣 11,850,000 元。而現時之港島西南線長度共為 17 公里，故此每年營運成本約為港幣 2.01 億。
2. 財務費用：財務費用會受息率及借款條件影響，後者亦會受政府補貼條件影響。根據地鐵 2003 年年報<sup>6</sup>所述，平均息率為 5.1%。故此估計港島西南線的借款息率亦會約為 5%。
3. 折舊：初步投資額會平均於 40 年內攤分折舊。

港島西南線每年的營運成本預測：

港幣百萬元計	得到政府補貼	沒有政府補貼
營運成本	201	201
財務費用	375	750
折舊	375	375
總營運成本	951	1,326

## 收支平衡分析

在計算時加入非車票收益（當中或來自港島西南線分站之各類商業項目）的情況下，地鐵港島西南線可達至收支平衡的票價預測如下：

港島西南線每日客量 =	得到政府補貼	沒有政府補貼
228,200		
每日總營運成本（港幣百萬元計）	2.27	3.30
達至收支平衡的票價（港元）	9.9	14.4

## 總結

根據上述評估，地鐵港島西南線，在得到政府補貼七十五億初步投資費用下，為達至收支平衡，票價預測需訂於\$9.9 港元。若地鐵港島西南線沒有政府補貼的話，若要達至收支平衡，票價預測則需訂於\$14.4 港元。兩者的票價均比現時專利巴士平均\$5 港元的票價高出近一倍（98%）至兩倍（188%）。

\*\*\*

## 參考資料：

1. 人口分布推算 2002-2011，規劃署
2. 二〇〇二交通調查年報，運輸署
3. 二〇〇二年交通習慣調查研究報告，運輸署
4. 二〇〇四年三月份地鐵港島西南線記者會

5. 立法會交通事務委員會港島鐵路延線、七號幹線和南港島鐵路，立法會 CB(1)1536/02-03(01)

號文件

6. 地鐵公司年報 2003