

二零零三年十月廿四日
立法會交通事務委員會
業界意見書

反對興建新的鐵路項目

背景

環保小巴大聯盟（大聯盟）得悉立法會就七號幹線、南港島線鐵路、西港島線鐵路進行討論，特來函表達意見，反映公共小巴業界對未來營運空間大幅收窄及小巴司機生計的憂慮。

鐵路的功能

根據運輸署一九九九年十月發表的《第三次整體運輸研究》，本港的交通運輸以鐵路為主，巴士為副，其他如小巴則作為輔助交通工具，原因是鐵路是環保的交通工具，同時提供集體運輸服務，能接載大量乘客。

但是，根據特區政府最新的「人口政策專責小組報告書」，估計香港的人口到 2011 年只有約一成增長¹，換句話說，乘客對集體運輸的需求亦會大幅下降，以鐵路為骨幹的交通政策已經失去時效，未能適用於現時及未來的交通藍圖。

鐵路的角色

已拍板的黃埔輕鐵、馬鞍山鐵路、沙中線的慈雲山段、南區鐵路等，因經濟效益的關係已由主幹運輸系統演變為接駁舊有鐵路，剝奪原來承擔輔助任務的小巴的生存空間。

鐵路成本過高

鐵路的成本高一直為人詬病，西鐵耗資 464 億港元建成，沙中線的造價約 350 億港元，黃埔輕便鐵路運輸系統造價 16 億港元，當中部份是支付顧問的研究報告和環評報告，這些費用必然轉嫁到日後的票價上，加上鐵路日常的營運費用不菲，大聯盟認為，鐵路並非環保的交通工具，而是昂貴的奢侈品；要知道鐵路項目必須政府補貼才能成事，大聯盟不禁質疑，是否值得花費大量的研究時間和費用來興建新的鐵路項目？

造價昂貴，必然要以票價作為彌補。過去一年，儘管環境運輸及工務局長多次呼籲鐵路減價，唯兩鐵的票價一直高企；地鐵是公共交通機構，亦是一間上市公司，如何平衡乘客和股東的利益，在現行自由市場的機制下，難以得出最佳的解決方案；九鐵主席田北辰先生曾經公開表示，西鐵的回報率拖低公司的盈利。以上種種皆顯示了鐵路的票價既不能滿足乘客的要求，亦不能令鐵路公司維持盈利。

大聯盟要指出的是，九鐵的收益大部份由物業項目補貼；本港的地產市道疲弱，未來三年亦難有大起色，地鐵在這方面的收入必然受壓。

環保小巴大聯盟

鐵路的經濟效益

根據《運輸資料年報 2002》的記錄，鐵路在公共交通工具（乘客人次計）的佔有率，由二零零二年的 32%，下調至二零零三年的 31.5%；值得注意的是，雖然下調的幅度只是 0.5%，但當中電車增長 2% 亦計算在內，這些數字反映了甚麼？

從已公佈的資料及計劃顯示，由明年至二零零九年的未來六年間，將有九條鐵路相繼落成啓用。單按九鐵的資料顯示，繼西鐵後，將陸續有大圍至中環線、尖沙咀延線、九龍南環線等，加上地鐵路線，從新界及九龍市區南行，鐵路線合共五條之多，這是否合乎經濟效益？

鐵路南港島線與七號幹線

建議中的港島南區鐵路為求合乎經濟效益，只會採用中型單軌列車，此種列車通常用作接駁大型鐵路系統，這個建議完全違背了鐵路作為交通骨幹的初衷，把鐵路當作接駁服務，重覆了輔助交通工具的角色，搶奪小巴原作為接駁服務的功能。

政府的文件指出，南港島線的經濟效益比七號幹線高，可以創造大量基建職位；若南港島線落實，創造了基建職位之後，將導致港島區的小巴司機失業；大聯盟對此深表遺憾和憤怒，強烈反對將失業問題轉移到小巴司機身上。

政府的資料文件直言，南港島線單靠車費收入並不符合財務效益；大聯盟認為，使用公帑補貼低效益的基建，絕對不是負責任的政策。

活生生的例子：將軍澳鐵路

自將軍澳鐵路通車後，該區的小巴生意大幅滑落，最嚴重時下跌八成；專線小巴的路線重新規劃，客源流失，虧本經營，瀕臨困境；的士生意更是慘不忍睹；巴士的客量亦大幅下跌。

結果造成四輸局面：

1. 鐵路公司輸：造價昂貴、營運成本過高引致票價高企，乘客量不足以維持合理回報，鐵路公司不能從乘客利益和經營環境之間取得平衡。
2. 巴士公司輸：面對鐵路的直接競爭，客量驟跌，巴士空載隨處可見，巴士公司需要另謀生路。
3. 輔助交通輸：隨著鐵路網絡四通八達，蠶食僅有的區域乘客，小巴和的士的生存空間越來越狹窄，面對鐵路和大財團的競爭就如以卵擊石。
4. 乘客輸：新鐵路通車後，往往是交通工具選擇減少，市民在這種情況下只能乘搭票價較貴的鐵路，看得徹底一點，鐵路是在改變市民的乘車習慣。

大聯盟一直反對鐵路的大肆擴張，此舉無疑是扼殺小巴的士生存空間，令小巴司機面臨失業的困境。

大聯盟懇請各議員不再批出新的鐵路發展項目。