

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)448/06-07號文件
(此份會議紀要業經政府
當局審閱)

檔號：CB1/BC/3/05

《兩鐵合併條例草案》委員會 第六次會議紀要

日期：2006年11月2日(星期四)
時間：上午8時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP(主席)
譚耀宗議員, GBS, JP(副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
呂明華議員, SBS, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
單仲偕議員, JP
劉江華議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
張超雄議員
張學明議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP
鄭志堅議員
譚香文議員

缺席委員：李卓人議員
梁耀忠議員
李永達議員
李國英議員, MH, JP
梁國雄議員
湯家驊議員, SC
詹培忠議員

出席公職人員：環境運輸及工務局
副秘書長
何宗基先生

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
李碧茜女士

財經事務及庫務局
首席助理秘書長
劉淦權先生

律政司高級政府律師
陳元新先生

律政司政府律師
羅頌明先生

應邀出席人士：地鐵有限公司

財務總監
梁國權先生

策劃經理
蘇仲達先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

對外及議會事務經理
蘇雯潔女士

九廣鐵路公司

財務總經理
陳偉文先生

市務經理 —— 策劃
梁偉強先生

高級公司事務經理
黃景雄先生

列席秘書：
總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟女士

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會秘書(1)2
朱漢儒先生

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會 CB(1)145/06-07 號 ——2006年10月5日會議的紀要)
文件

2006年10月5日會議的紀要獲確認通過。

2. 法案委員會通過其截至2007年3月為止的法案委員會會議日期表，該日期表在會議席上提交及在會後隨立法會CB(1)223/06-07號文件送交委員參閱。

II 兩鐵合併與票價有關的事宜

(立法會 CB(1)195/06-07(01) ——政府當局就票價調整機制及減價建議提供的資料文件)
號文件

3. 法案委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

政府當局／
地鐵

4. 法案委員會要求政府當局／地鐵有限公司在2006年11月14日下次會議前提供以下的進一步資料 ——

一般問題

- (a) 請詳述兩鐵合併產生的協同效益及計算依據；
- (b) 請闡述合併後的公司海外的投資(特別是投資失利)對日後票價的影響；
- (c) 請詳述外地規管票價的經驗、設立規管機制的過程，以及機制對鐵路服務的運作及表現的影響；
- (d) 請提供政府當局或兩間鐵路公司預測合併後10年內合併後的公司財務表現的資料；

票價調整機制

- (e) 請以列表顯示在不同情況下應用許可幅度調整個別受管制票價("受管制票價")的運算方法；以及合併後的公司釐定個別受管制票價的調整幅度時會考慮的因素；
- (f) 請解釋為何機制容許合併後的公司享有彈性，在整體票價調整幅度 ± 10 個百分點的範圍內調整個別受管制票價，須考慮專營巴士公司的機制卻不容許這樣的彈性；
- (g) 在許可幅度內調整個別受管制票價的建議一旦獲得批准，便會引致鐵路票價大幅變動。請闡明政府當局／合併後的公司如何釋除公眾這方面的疑慮，以及說明如何能令乘客信納鐵路網絡各類票價的增／減幅度不一，是公平及可以接受的做法；
- (h) 鑒於票價調整機制公式不包括反映合併後的公司物業發展收益的任何因素。請說明當局會否考慮抽取物業發展的部分收益，設立穩定票價基金，或更改票價調整機制，以顧及物業發展收益，藉此緩和票價加幅；
- (i) 既然票價調整機制中的許可增幅難以預料，請說明應否讓行政長官會同行政會議或立法會在某程度上控制日後的票價調整，以及是否應就票價增幅設定上限；
- (j) 鑒於營運鐵路的生產力效益有限，特別是日後生產力很可能隨物業發展收益的貢獻漸減而下降，請說明把生產力因素計入票價調整機制最終會否提高票價的增幅。請說明鐵路生產力因素的現值及合併後的公司生產力因素未來10年數值的預測；
- (k) 請按票價調整機制公式運算，說明過去一段期間(例如過去30年)鐵路票價的假設變動；

現行的優惠及推廣計劃

- (1) 請說明兩鐵合併後，現時兩家鐵路公司的轉乘優惠會否繼續提供。請說明取消轉乘優惠會否抵銷乘客從減價方案獲得的利益；

殘疾人士的票價優惠

- (m) 請說明如能明確界定何謂殘疾人士，確定符合資格的乘客人數，當局可否承諾為潛在受惠者提供票價優惠；及
- (n) 請說明兩家鐵路公司預計有多少殘疾人士符合享有票價優惠的資格，提供此項優惠的財政影響，以及其計算方法的依據。

秘書

5. 主席指示秘書把1997年4月發出的交通事務委員會"海外城市集體運輸系統考察團報告"的相關部分送交委員參閱。

(會後補註：有關報告相關的部分已於2006年11月3日隨立法會CB(1)227/06-07號文件發給委員。)

6. 主席提醒委員，法案委員會下次會議訂於2006年11月14日(星期二)下午4時30分舉行，繼續討論兩鐵合併與票價有關的事宜。

III 其他事項

7. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年12月8日

**《兩鐵合併條例草案》委員會
第六次會議過程**

日期：2006年11月2日(星期四)
時間：上午8時30分
地點：立法會會議廳

時間	發言者	主題	需要採取的行動
<i>議程項目I —— 通過會議紀要及續議事項</i>			
000000-000032	主席	2006年10月5日會議的紀要獲確認通過 (立法會CB(1)145/06-07號文件)	
<i>議程項目II —— 兩鐵合併與票價有關的事宜</i>			
000033-000136	主席	通過截至2007年3月為止的會議日期	
000137-0001548	主席 政府當局 地鐵有限公司 (下稱"地鐵")	政府當局及地鐵就兩鐵合併的減價方案、票價調整機制及有關機制的主要內容作出簡報 (立法會CB(1)195/06-07(01)號文件)	
0001549-0002050	劉江華議員 政府當局 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 劉江華議員對於票價調整機制公式存有缺陷，沒有顧及來自物業發展的盈利，結果可能導致票價增幅較現時在票價自主權之下的增幅更高表示關注 - 劉江華議員對下述事宜表示關注：容許合併後的公司可在根據票價調整機制計算的整體票價調整幅度±10個百分點的範圍之內(下稱"許可幅度")，彈性調整個別受管制票價，這意味對票價增幅並無實際管制，而長途票價的增幅或會因而較高 - 政府當局／地鐵解釋，票價調整機制較兩間鐵路公司目前享有的票價自主權更具透明度及客觀。與利潤管制制度不同，票價調整機制是一個價格規管制度，在該制度下，鐵路票價會參考價格及工資指數的變動情況調整。在最初釐定鐵路 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>票價時，已考慮來自物業發展的盈利。雖然許可幅度可容許合併後的公司以有限度的彈性來調整個別票價，但在任何一年的整體票價減幅或增幅必須相等於根據票價調整機制計算的整體票價調整幅度，合併後的公司因而不會獲取額外盈利</p>	
002051-002653	林健鋒議員 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 林健鋒議員對下述事宜表示關注：如何應用及釐定在許可幅度內的票價增幅及將如何調整各類受管制票價的加權平均值 - 林健鋒議員對以下事宜表示關注：立法會在監察票價調整機制方面擔當的角色，以及如何釋除公眾因日後鐵路網絡內各類票價增／減幅不一而被指不公平的情況所產生的疑慮 - 地鐵解釋票價調整機制的運作。個別票價增幅的許可幅度的用意，是為合併後的公司提供一個彈性機制，以便回應市場的變化。香港的公共交通市場競爭非常激烈，而在許可幅度的範圍內釐定個別票價時，市場競爭將會是一個重大考慮因素 	
002654-003201	王國興議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 王國興議員表示關注來自物業發展的盈利如何減少票價增幅，以及若就殘疾人士已有清晰的定義，以確定潛在受惠人士的數目，政府當局可否作出承諾，向殘疾人士提供票價優惠 - 政府當局解釋，建議的減價方案是基於兩鐵合併所產生的協同效益。在釐定最初的鐵路票價時，已考慮到預計的物業發展盈利 - 政府當局解釋，公共交通營辦商對潛在受惠人士的龐大數目及向殘疾人士提供票價優惠而造成的財政影響表示關注。此事正由在內務委員會轄下成立的小組委員會跟進 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
003202-004044	鄭家富議員 主席 地鐵 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 鄭家富議員表示關注，由於票價調整機制公式沒有包括任何反映合併後的公司從物業發展所得的盈利的因素，鐵路票價的增幅將會很大。容許合併後的公司可在許可幅度的範圍內彈性調整個別鐵路票價，可能會導致長途乘客的票價增幅較高。因此，政府應考慮利用物業發展所得的部分盈利來設立穩定票價基金，或改良票價調整機制，以顧及來自物業發展的盈利，令票價的增幅較為溫和。鑒於票價調整機制下的許可增幅出現不明朗因素，故應讓行政長官會同行政會議或立法會對日後的票價調整作某程度的監管 - 地鐵澄清票價調整機制的運作方法。香港的公共交通市場競爭非常激烈，而市場競爭將會是釐定個別票價時的主要因素 - 政府當局解釋，雖然許可幅度容許合併後的公司可以有限度的彈性調整個別票價，但任何一個年度的整體票價增幅或減幅必須相等於根據票價調整機制計算出來的整體票價調整幅度。須注意票價調整機制會在合併後的公司整個50年的專營期內應用。其間，其他交通工具的票價結構及水平可能會有重大改變，因此，票價調整機制須容許合併後的公司有一定的彈性，以回應交通市場的轉變 	
004045-004816	陳鑑林議員 政府當局 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 陳鑑林議員對下述事宜表示關注：公眾對合併後的公司鐵路網絡內各類票價增／減幅度不一的反應，以及把生產力因素計入票價調整機制最終會否提高票價的增幅，尤其是日後生產力很可能隨着物業發展收益的貢獻漸減而下降 - 政府當局解釋，由於鐵路的投資龐大及回本期長，故從中取得的生產力效益有限。儘管鐵路業的生產力增長出現負數值，但政府與地鐵公司已達成共識，作為整體合併方案的其中一環，把首5年的生產力因 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>素數值設定於0，而自兩鐵合併後的第六年起則設定於0.1%。生產力因素的數值會在將來檢討票價調整機制時一併檢討</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地鐵解釋如何在許可幅度的範圍內更改票價結構 	
004817-005345	李鳳英議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 李鳳英議員對下述事宜表示關注：將某些鐵路服務排除於擬議減價方案以外，以及委任一名額外的獨立專家(即第二位獨立專家)核證票價調整是否符合票價調整機制的理據 - 政府當局解釋票價調整機制將會適用於所有境內鐵路線，但不適用於其他特別路線，例如機場快線及城際服務 - 政府當局解釋，由獨立專家核證是為確保合併後的公司有關年度內就受管制票價調整作出的決定，符合票價調整機制的規定。除非票價調整機制運算出某一年不應調整受管制票價，否則須規定合併後的公司為該年的票價檢討委任一名額外的獨立專家。額外的獨立專家的甄選須經政府同意 	
005346-010017	張超雄議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 張超雄議員要求運用票價調整機制公式，顯示鐵路票價在過去30年的假設變動 - 張議員對下述事宜表示關注：政府並未對鐵路票價保留一定程度的管制，以及沒有決心規定營辦商必須向殘疾人士提供票價優惠 - 政府當局解釋，擬議票價調整機制會以客觀及具透明度的方式規管日後的鐵路票價。人為地將票價調整公式套用在過去鐵路票價的變動上並不恰當，因為過往的情況與擬議合併的情況不一樣，有關公式將會適用於將來，而且在合併首日票價將會調低 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<ul style="list-style-type: none"> - 政府當局解釋現時地鐵／九鐵均享有票價自主權。經過當局與鐵路公司進行多番討論後，終得到兩間鐵路公司同意，採用擬議票價調整機制，作為整體合併方案的一部分。一如其他海外經濟體系的政府或議會直接參與調整票價的過程所顯示，此舉可能會不利資本投資，並導致服務質素下降 	
010018-010603	何俊仁議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 何俊仁議員表示關注缺乏有效的監察機制來控制票價增幅。因此，政府應考慮就票價增幅設定上限，以免出現類似西區海底隧道的不理想情況，即儘管公眾廣泛關注營辦商收取過高的隧道費，但政府及立法會仍無能為力，無法阻止調整隧道費 - 政府當局解釋將會引入更客觀及更具透明度的票價調整機制。日後的票價將會按照與消費物價指數及工資指數掛鉤的票價調整公式上下調整。從經濟角度而言，票價調整機制令鐵路票價不會有任何實質增幅。合併首天起，鐵路票價將會按照減價方案調低。此後，鐵路票價將會以減價後的票價水平為基礎，按照票價調整機制作出調整。對票價增幅設定上限，可能會對合併後的公司的財政狀況造成負面影響，結果連帶影響服務水平。西區海底隧道的收費水平與獲得保證的收入水平掛鉤，因此，不宜將票價調整機制與該模式作比較。合併後的公司所採用的票價調整機制的目的，是以客觀及具透明度的公式而非根據合併後的公司的收入來規管鐵路票價 	
010604-011123	劉慧卿議員 主席 地鐵 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 劉慧卿議員要求提供資料，顯示運用許可幅度調整個別受管制票價的實際運算方法 - 劉議員要求提供資料，說明外地在規管票價方面的經驗，該等地方的規管機制如何演變及規管機制如何影響鐵路服務的營運及表現 	地鐵及政府當局採取所需的跟進行動

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<ul style="list-style-type: none"> - 劉議員要求提供有關交通事務委員會代表團於1997年就研究城市鐵路監察系統所擬備的資料 - 劉議員對下述事宜表示關注：鐵路網絡內各類票價的增幅／減幅不一，以及對普羅市民而言，如何能視之為公平及可以接受 - 政府當局／地鐵解釋，票價調整機制需具有有限度的彈性，容許合併後的公司可回應市場的轉變。在許可幅度的範圍內可彈性釐定個別票價的目的是在商業利益與公眾利益之間求取適當的平衡 	
011124-011659	譚香文議員 政府當局 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 譚香文議員對下述事宜表示關注：(a)物業發展收益如何令乘客受惠；(b)攤分成本如何影響鐵路網絡內各類票價的增幅；(c)日後在調整票價時，第三者獨立專家的工作；以及(d)日後進行票價調整時向立法會提供的資料為何 - 政府當局解釋，物業方案將會以市場條款售予地鐵，並不是資助。鐵路票價最初釐定時，已考慮過預期的物業發展盈利 - 委聘獨立第三者專家的用意是加強票價調整機制的認受性 - 政府當局／地鐵解釋，票價調整機制與合併後的公司成本並無關係，而是與政府統計處公布的消費物價指數及工資指數的變動幅度掛鉤 	
011700-012115	張學明議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 張學明議員表示關注機楊快線、羅湖線及落馬洲支線的服務被排除於減價方案以外 - 政府當局解釋，因兩鐵合併的協同效益而變得可行的減價方案，目的是令日常往返本港各區的乘客受惠。減價方案是當局與地鐵進行詳細討論及磋商的結果。會優先協助長途乘客紓緩交通費方面的財政負擔 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
012116-012706	呂明華議員 政府當局 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 呂明華議員對下述事宜表示關注：將票價調整機制公式的倍數設定在0.5水平的理據為何，生產力因素出現負數對整體票價調整幅度的影響，以及將物業發展盈利排除在有關方程式以外的原因 - 呂議員要求運用票價調整機制公式，顯示鐵路票價在以往多年的假設變動 - 政府當局解釋，作為合併方案的一部分，將會引入客觀、具透明度及可預測的票價調整機制，以調整鐵路票價。票價調整機制將會與消費物價指數、工資指數及生產力因素的變動掛鉤。票價調整機制會令票價不會有任何實質增幅。由於鐵路投資龐大及回本期長，鐵路的生產力增幅現時出現負值。然而，政府當局與地鐵已達成共識，將兩鐵合併後首5年的生產力因素設定於零，而自第六年起，則把生產力因素設定於0.1%。政府當局的意向是，生產力因素應有緩和日後票價增幅或加大減幅的效用 - 地鐵認為，其同意採用票價調整機制已等同放棄了票價自主權。合併交易是一宗巧妙地取得平衡的交易，為所有持份者帶來一定的利益 	
012707-013239	陳偉業議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 陳偉業議員對減價與兩鐵合併捆绑在一起的做法表示遺憾，因為兩間鐵路公司理應在一年前便已經減價 - 陳議員要求提供資料，說明合併後的公司合併後10年的財務表現的預測 - 陳議員表示關注欠缺有效機制規管合併後的公司盈利水平，以保障公眾利益 - 政府當局解釋，與設定准許回報率上限的利潤管制制度不同，票價調整機制已是有效規管兩間鐵路公司票價的機制，並取代現行的票價 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>自主權。新機制客觀、具透明度及可預測</p> <ul style="list-style-type: none"> - 政府當局表示，對合併後的公司的財務表現沒有作出任何預測 	
013240-013828	周梁淑怡議員 主席 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 周梁淑怡議員表示支持引入更客觀及具透明度的票價調整機制，以避免將來因鐵路票價調整而有爭議，以及給予票價調整機制有限度的彈性，讓合併後的公司可回應市場的轉變 - 周梁淑怡議員表示關注應用有關公式來調整日後的票價時會否考慮公眾的負擔能力，以及物業發展與鐵路票價的關係 - 地鐵解釋會在釐定鐵路票價時考慮公眾的接受程度。鑒於香港的公共交通市場競爭非常激烈，在釐定個別票價時，市場競爭將會是一個重大考慮因素 - 地鐵闡述物業發展與鐵路票價的關係 	
013829-014314	劉秀成議員 政府當局 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 劉秀成議員表示關注兩鐵合併帶來的協同效益及該等效益如何反映在減價中 - 政府當局解釋，雖然減價主要受惠於協同效益，但減價將會在兩鐵合併首天實施，而協同效益則需長達3年才能實現 - 地鐵闡述兩鐵合併的益處，包括減低票價、引入客觀、具透明度及可預測的票價調整機制、可在短期內改善現行的轉車安排，以及長遠而言，為將來的延伸線提供無縫的轉車安排 	
014315-014522	主席 王國興議員 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 王國興議員表示關注減價方案涵蓋的範圍及鐵路網絡內各類票價減幅不一的情況 	政府當局採取所需的跟進行動

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<ul style="list-style-type: none"> - 地鐵解釋，減價方案是經考慮對兩鐵合併協同效益所節省的資源作出最適當的分配後得出。所有收費介乎8.5至11.9元之間的車程，均可享有最少5%減價 - 王議員要求提供資料 	
014523-015038	鄭家富議員 陳鑑林議員 張超雄議員	<ul style="list-style-type: none"> - 委員要求提供資料 	政府當局採取所需的跟進行動
015039-015342	何俊仁議員 政府當局	<ul style="list-style-type: none"> - 何俊仁議員要求提供資料 - 何議員表示關注新界西北乘搭輕鐵的居民未能受惠於減價方案，此舉無助尋求由新界西地方選區選出來的立法會議員支持條例草案 - 政府當局覆述先前的答覆，表示減價方案是一個平衡的方案。該方案對合併後的公司財政影響較預期的協同效益高。輕鐵系統通車近20年來一直虧損，並需由營運其他鐵路線作出補貼。此情況若持續或惡化，實屬不健康 	政府當局採取所需的跟進行動
015343-015558	劉慧卿議員 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 劉慧卿議員要求提供資料 - 劉議員關注到向殘疾人士及長者提供票價優惠的事宜 - 地鐵解釋，向長者提供票價優惠是減價方案的一部分，而假如永久提供有關優惠，就會佔用合併所帶來的部分協同效益。為回應公眾的訴求，合併後的公司將會不時提供優惠及推廣性質的車票計劃 	政府當局採取所需的跟進行動
015559-015805	陳偉業議員	<ul style="list-style-type: none"> - 陳偉業議員要求提供資料 	政府當局採取所需的跟進行動
015806-015919	主席 地鐵	<ul style="list-style-type: none"> - 主席表示關注兩鐵合併後會否向乘搭地鐵及九廣鐵路(下稱"九鐵")系統的學生提供不同的票價折扣 - 地鐵解釋，兩鐵合併後，將會保留現行的學生票價折扣，即學生乘搭地鐵而非九鐵時，可繼續享受半 	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		價。合併後的公司將會為合併後的鐵路系統擬訂新的學生票價表，以包含地鐵及九鐵系統各自的票價	
<i>議程項目III — 其他事項</i>			
015920-020107	主席	下次會議日期	

立法會秘書處
 議會事務部1
 2006年12月8日