

附件

《兩鐵合併條例草案》委員會
當局就劉江華議員的提問的回應

- (一) 根據當局於本年 11 月 29 日立法會會議上就議員質詢所提的書面答覆，表列了九鐵從銷售東鐵、輕便鐵路（輕鐵）及西鐵沿線物業所得的淨收益，及每年九鐵分別從物業管理、商鋪、辦公室及住宅單位租賃、車站商務及其他業務所的淨收益，當局可否說明九鐵在有關物業完工後，每年在考慮票價調整時有否參考物業發展項目所得的盈利？
- (二) 兩間鐵路公司的董事會是否就票價調整事宜上不會討論來自物業發展項目所得的盈利？

正如我們在二零零六年十二月八日給法案委員會的書面回覆中第(a)項提及(LC Paper No. CB(1)442/06-07(01))，兩間鐵路公司在進行每年票價檢討時會考慮社會經濟情況、競爭及其票價是否物有所值等主要因素。兩間鐵路公司表示，如果鐵路項目是以「鐵路及物業綜合發展模式」推行，其所得的物業發展利潤早已在釐定新鐵路線票價時，在新鐵路線的票價上反映，因此兩間鐵路公司在其後每年的票價檢討中，沒有再考慮這些物業利潤，否則將等同重覆計算有關的利潤。

至於在 11 月 29 日立法會會議上財經事務及庫務局局長就議員質詢所提的書面答覆中所述的物業發展項目所得的利潤，並不是從透過施行「鐵路和物業綜合發展模式」的土地所得。該答覆中所提及的物業發展用地是在多年前批予九鐵公司用作鐵路營運之用，其後九鐵公司經過正常程序，申請並獲得批准改變有關土地的用途以用作物業發展，情況與我們上文所指於十二月八日給法案委員會的書面回覆中提及的物業發展利潤一樣。如何運用這些利潤，是九鐵公司當年在考慮其財務和營運情況及其他有關因素後，由公司作出決定的事宜。

(三) 於上次會議上地鐵公司曾表示過往一直根據競爭情況來釐定票價的調整幅度，請以例子詳細說明過往的競爭情況、對手及票價調整幅度。

地鐵有限公司（地鐵公司）表示，該公司過去的車費調整，主要考慮香港的經濟情況、市場競爭及其服務是否物有所值。我們在二零零六年十一月二十八日給法案委員會的書面回覆中(LC Paper No. CB(1)383/06-07(01))第 8 段中提供了過往地鐵公司在調整車費時對考慮市場競爭情況的例子。地鐵公司在一九八七年調整車費時，因回應當年一些路面公共交通營辦商實施或調整分段收費所帶來的市場變化，調低了荃灣至荔景、九龍塘至彩虹及北角至灣仔段的個別地鐵票價，由 \$2.5 減為 \$2.2。這些個別地鐵票價的調整幅度比較當年地鐵整體票價增

幅(6.7%)低了 18.7 個百分點。一九八九年，因應巴士公司推出行駛東區走廊特快路線，地鐵調低了個別港島綫的票價，由\$2.7 減為\$2.5，調整幅度比較當年地鐵整體票價增幅(9.3%)低了 16.7 個百分點。另一方面，當年部份地鐵車費由\$2.5 調整至\$2.7，增幅為百分之八，高於當年整體地鐵票價調整幅度 1.3 個百分點。