

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1964/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會與財經事務委員會 聯席會議紀要

日期：2006年5月22日(星期一)
時間：下午4時30分
地點：立法會會議廳

出席委員：交通事務委員會委員

劉江華議員, JP(主席)
鄭家富議員(副主席)
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
*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
李永達議員
*林健鋒議員, SBS, JP
張學明議員, SBS, JP
*鄭經翰議員

財經事務委員會委員

陳智思議員, JP(主席)
湯家驊議員, SC(副主席)
田北俊議員, GBS, JP
李卓人議員
涂謹申議員
陳鑑林議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
詹培忠議員
譚香文議員

(*亦為財經事務委員會委員)

其他出席議員：張超雄議員

缺席委員：交通事務委員會委員

*何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
梁國雄議員

財經事務委員會委員

李國寶議員, GBS, JP
單仲偕議員, JP
劉慧卿議員, JP

(*亦為財經事務委員會委員)

出席公職人員：環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局
常任秘書長
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長
何宗基先生

財經事務及庫務局副秘書長
郭立誠先生

應邀出席人士：地鐵公司

行政總裁
周松崗先生

財務總監
梁國權先生

總經理 —— 公司事務
梁陳智明女士

運輸策劃經理
蘇仲達先生

九廣鐵路公司

行政總裁
詹伯樂先生

財務總監
李振邦先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

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

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 選舉主席

劉江華議員當選聯席會議的主席。

II 兩鐵合併 —— 與票價相關的事宜

(立法會CB(1)1291/05-06(01) —— 政府當局提供予
號文件 2006年4月12日
事務委員會聯席
會議討論題為“兩
鐵合併 —— 建
議的未來路向”的
資料文件

立法會CB(1)1541/05-06(01) —— 政府當局對委員
號文件 在2006年4月12
日事務委員會的
聯席會議上，就
兩鐵合併方案提
出的質詢作出的
回應)

2. 委員察悉民主建港協進聯盟離島支部就“兩鐵合併 —— 與票價相關的事宜”提交的意見書，該份意見書已於會議席上提交。

(會後補註：該份意見書其後已於2006年5月23日隨立法會CB(1)1564/05-06號文件發出)。

3. 主席向委員表示，安排是次會議是為了討論兩鐵合併方案的票價事宜。

票價及物業發展

4. 李永達議員表示，鐵路營運不會帶來可觀的盈利。以九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)為例，據該公司2004年年報所載，其淨資產為600億元，但只可以帶來3億3,700萬元的盈利，而股本回報率又只有不足1%。事實上，來自物業發展的收入一直用來交叉補貼鐵路的營運及穩定鐵路票價。他察悉建議的票價調整機制不會考慮來自物業發展的盈利，故擔心鐵路票價會出現波動。他詢問政府當局會否考慮將來自物業發展的盈利納入為建議的票價調整機制的因素之一。

5. 環境運輸及工務局局長向委員表示，物業發展向來用作補充建造鐵路項目所需資金的不足之數，而非補貼票價。新鐵路線已在顧及有關項目預計內部回報率的情況下，計算出所需資金的不足之數。鑒於來自物業發展的收入並不穩定，環境運輸及工務局局長認為，將來自物業發展的收入計算在內的任何票價調整機制，都會產生不明朗情況，並且會令鐵路票價大幅波動。另一方面，與綜合消費物價指數及名義工資指數(運輸界)變動掛鉤的方程式將可提高透明度和更加客觀，並能反映整體經濟條件的變動情況及工作人口的工資水平。她進一步表示，鐵路及物業模式具備讓鐵路發展及物業發展可以同步進行的優點，以確保鐵路能長期持續營運。

6. 地鐵有限公司行政總裁表示，物業是該公司業務的重要一環，提供重要的收入來源作為支持興建鐵路項目的費用，物業發展項目所創造的客源區亦有助為日後的鐵路服務提供客源。儘管地鐵享有票價自主權，並可按照審慎商業原則來釐定其票價，但地鐵已同意在兩鐵合併後採用一個更公開及具透明度的票價調整機制，該機制將令票價根據一條票價調整方程式上下調整。至於票價調整的規管架構，他指出有兩種做法：採用管制計劃協議，為該公司訂明經商議的回報率；或目前建議採用的價格上限模式。前者會令鐵路票價較為波動，比

較之下，市民會較易明白後者，而且票價的任何上調幅度均將會低於綜合消費物價指數及工資指數的增幅。

7. 地鐵行政總裁在回應主席詢問物業發展與鐵路票價之間的關係時答稱，地鐵為其資產值取得平均為6%的整體回報率，當中包括票價收入及物業發展所得的盈利。此回報率較香港很多公用事業機構的回報率低。儘管如此，地鐵仍為穩定鐵路票價作出很大努力。

票價調整機制

8. 李永達議員指出，政府當局已向市民發出一個信息，就是他們若希望享受減價，便要接受合併方案。然而，依他之見，由於以往數年的累計通縮，減價理應在很久以前便已實施。雖然地鐵享有票價自主權，但政府當局一直透過向其他公共交通工具施加各種限制，令其難以與兩間鐵路公司自由競爭，從而在公共交通服務市場中扮演積極的角色。根據以往經驗，他擔心綜合消費物價指數的上升幅度會較僱員薪金的升幅快，因而令鐵路票價超出普羅市民的負擔能力。他詢問政府當局會否考慮為物業方案採用收入分賬機制來成立基金，穩定合併後的公司的鐵路票價。

9. 環境運輸及工務局局長表示，目前地鐵和九鐵均享有票價自主權，而它們是按照審慎商業原則來釐定票價。兩鐵合併後，將會引入一個客觀及具透明度的票價調整機制，以取代票價自主權。因此，無需設立穩定票價基金。由於乘客在兩鐵合併首天會享有減價優惠，故她希望合併交易可以盡快完成。在兩鐵合併後，鐵路票價將會按照減價方案調低，此後，票價將會根據有關的票價調整機制調整。

10. 李永達議員詢問，在引入票價調整方程式後會否設定上限，以確保鐵路票價不會超過某個特定的水平。他表示，由於綜合消費物價指數是量度一籃子指定消費商品及服務(例如租金)的總值在一段時間內的相對變動情況，因此綜合消費物價指數上升不一定意味一般家庭的薪金會相應上升。為了確保普羅市民可負擔按照有關方程式設定的鐵路票價，有必要設定上限，對准許的最大加幅加以限制。

11. 環境運輸及工務局局長表示，建議的票價調整方程式與綜合消費物價指數及工資指數的變動比率掛鉤。由於該兩項指數是確立已久及可以核實的，票價調整機制將會較為客觀及更具透明度。至於李永達議員建議就票價加幅設定上限，她表示採用加價幅度限制，亦

同時需採用減價幅度限制，而政府當局認為後者不可接受。

12. 李永達議員察悉票價調整方程式包括乘客可享有的合併後的公司生產力增長效益的生產力因素，他質疑將生產力因素設定於0.1%如此低水平的理據為何。由於地鐵和九鐵的相對優勢可互補不足，合併後的公司應可提高效率及生產力。為了確保乘客可享受兩鐵合併後生產力增長的效益，票價調整方程式的生產力因素最少可以調整到2%至3%。

政府當局

13. 環境運輸及工務局局長向委員表示，由於興建、維修及提升鐵路系統需要龐大投資，所以鐵路生產力的增長範圍有限。將生產力因素設於0.1%的建議是在經濟學家對香港鐵路市場的特點進行研究後提出的。主席指出，鐵路票價調整方程式中建議的生產力因素比率與專營巴士的生產力因素比率不同。應李永達議員的要求，政府當局同意提供將生產力因素設於0.1%的依據的進一步詳情。

14. 環境運輸及工務局局長及地鐵行政總裁在回應委員關於票價調整機制的基準年的詢問時答稱，在兩鐵合併首天起，包括九鐵在內的鐵路票價將會按建議的減價方案下調。此後，鐵路票價將會以減價後的票價水平為基礎，按票價調整機制作出調整。環境運輸及工務局局長進一步表示，票價調整機制將會應合併後的公司或政府的要求，每5年檢討一次。然而，票價調整機制若作出任何修訂，必須獲得合併後的公司和政府雙方的同意。

15. 王國興議員要求政府當局列舉例子，說明建議的票價調整方程式如何運算。環境運輸及工務局常任秘書長在回應時表示，有關方程式簡單直接，只要將相關數字代入方程式中，便可計算出各項數據。

鐵路發展政策

16. 李鳳英議員認為，在考慮減價方案和未來的鐵路票價時，有需要全盤考慮更廣泛的交通政策。政府現在優先發展鐵路項目，因而可能抑制其他公共交通工具的擴展。她擔心兩鐵合併後，合併後的公司較其他公共交通工具佔有優勢。在欠缺清晰的藍圖以確定兩鐵合併後公共交通市場的競爭情況和不清楚物業發展的收入會否用於減價的情況下，委員難以支持兩鐵合併的方案。她要求政府當局解釋更廣泛的政策目標。

17. 環境運輸及工務局局長表示，建議的合併是作為一項讓兩間鐵路公司可長期持續發展的策略計劃。她澄清，建議減價方案的用意並非為了爭取市民接受及支持兩鐵合併的方案。合併會帶來不同的好處。合併後的鐵路網絡能達到規模經濟效益及有助取消轉乘車費。地鐵和九鐵各自的優勢可互補不足，令合併後的公司成為更具實力的鐵路營辦商。香港在內地市場及國際舞臺中會更具競爭力。由於鐵路營運所創造的盈利不多，為吸引私人資金參與興建鐵路項目，以避免政府需以補貼形式提供資助，應向鐵路營辦商提供合理的回報率。她進一步表示，物業是地鐵業務的重要組成部分，提供重要的收入來源作為支持鐵路項目的建造費用。她預期合併後的公司將會繼續從事與物業相關的業務。

減價

18. 李卓人議員指出，公眾對高昂的交通費怨聲載道。儘管市民在通縮期間一再提出要求，但鐵路票價並沒有下調。他認為建議的5%至10%的票價減幅為市民帶來的益處非常有限，亦不足以滿足市民對交通費有相當減幅的要求。短途乘客應最少減價一成，而長途乘客則減兩成。李議員認為，以往數年的累計通縮超過10%，兩間鐵路公司應首先相應減價。

19. 環境運輸及工務局局長表示，兩間鐵路公司以往在通縮期間曾提供各種票價優惠計劃，她又補充，地鐵和九鐵現時均享有票價自主權，可因應當前的市場環境釐定票價。由於有跡象顯示未來數年的通脹會上升，鐵路公司可能有理據將票價上調。然而，根據兩鐵合併方案，在簽訂諒解備忘錄後的24個月內，兩鐵不會加價。乘客亦可即時從兩鐵合併中受惠，因為兩鐵合併首天將會減價。主席表示，政府當局應提供以往數年確切的通縮數字，以利便委員進行討論。

20. 李卓人議員詢問，政府當局會否因應綜合消費物價指數和工資指數在以往錄得累計通縮數字超過10%的數年期間的變動情況調低鐵路票價。環境運輸及工務局局長答稱，票價調整機制是在兩鐵合併的前提下建議的，用以取代兩間鐵路公司現時享有的票價自主權。並不適宜以追溯的方式運用建議的方程式來評估以往的票價。

21. 湯家驊議員認為，兩鐵合併所引起的協同效益應可令合併後的公司減價。他不同意鐵路營運應由物業發展補貼，因為九鐵的資產由公眾所擁有，有關資產應在公眾的監察下，以公開及具透明度的方式處置。倘若

鐵路營運需要補貼，政府當局可考慮將九鐵的物業公開拍賣或招標，並利用所得的收益來補貼鐵路的營運。他詢問兩鐵合併協同效益的詳情。

22. 地鐵行政總裁表示，兩鐵合併的協同效益每年約為4億5,000萬元，但合併後的公司需時數年才能達致這協同效益。此等協同效益主要來自3方面，即轉移作業典範、採購及減少重疊的支援職能。另一方面，合併後的公司兩鐵合併首日起將會減價，每年成本約為6億元。

23. 環境運輸及工務局局長在回應主席就有關6億元的減價詳情提出的詢問時澄清，以往數年的通縮並不意味兩間鐵路公司在該段期間賺取暴利。每年總額達6億元的建議減價額純粹是因為兩鐵合併的協同效益而變得有可能，與以往數年的通縮並無關係。

24. 鄭家富議員表示，鑒於以往數年的通縮，以及乘客面對高昂的交通費用，鐵路票價理應在很久以前便已減價。因此，他看不到有何原因需以兩鐵合併作為減價方案的前提。鑒於需要一段時間尋求立法會及地鐵小股東的批准，減價方案無法在不久的將來成事。他呼籲作為地鐵的大股東及九鐵唯一股東的政府當局，敦促兩間鐵路公司盡早減價，以減輕乘客的負擔。另一方面，他亦評論，建議的減價方案的範圍和幅度不足，應予檢討，令更多乘客受惠。

25. 環境運輸及工務局局長表示，地鐵享有票價自主權。為了維護法治及合約精神，政府當局不能單方面要求地鐵採用建議的票價調整機制或提供減價。雖然兩間鐵路公司已同意合併交易的條款及架構，但合併方案尚未獲得立法會及地鐵小股東批准。關於建議的減價幅度，環境運輸及工務局局長表示，政府當局在商議減價方案時已考慮公眾的需要，並認為應優先照顧長途乘客。

26. 陳偉業議員察悉，如地鐵2005年年報所反映，其盈利為84億元，他認為應將部分盈利用來增加票價的減幅，以回饋市民。他詢問地鐵會否在推動兩鐵合併前先減價，以顯示善意。他對合併後的公司會利用其地位牟取暴利亦表關注。

27. 地鐵行政總裁澄清，在該84億元盈利當中，地鐵實際在2005年賺取的盈利只有61億元，其餘的20億元盈利則來自會計作業方式改變所致。考慮到地鐵的總投資達1,000億元，回報率只有6%，與其他公用事業機構相比，該回報率相對偏低，更遑論有需要為維持鐵路系統持續營運而不斷投資。因此，地鐵並沒有減價的空間。

然而，由於受惠於兩鐵合併的協同效益，合併後的公司將可向乘客提供某種形式的減價。

28. 劉千石議員認為，建議的減價非常有限，而部分乘客(例如輕鐵的乘客)更完全未能受惠。鑒於兩間鐵路公司在以往通縮期間沒有減價，他詢問兩間鐵路公司會否先考慮減價。他亦表關注的是，由於減價方案是以兩鐵合併的交易為前提，而立法會及小股東需時研究有關建議，這表示公眾未能即時受惠於減價措施。更惡劣的是，由於預期通脹上升，鐵路票價更會在24個月之後根據票價調整方程式調高。他建議政府當局考慮減低地鐵向九鐵的付款，以便可提供更大的減幅。

29. 環境運輸及工務局局長表示，合併後的公司需要一段時間才能達致兩鐵合併所帶來的協同效益，但該公司仍願意在兩鐵合併後首天起向乘客提供減價優惠。根據減價方案，乘客繳付12元或以上車費時，最少可享有一成減幅；乘客繳付8.5元至11.9元的車費時，最少可享5%的減幅。考慮到取消轉乘車費，加上全面調低各類車費的措施，在兩鐵合併首天共有280萬人次可受惠於票價下調。當中大約34萬人次最少可享有一成的減幅。另有116萬人次最少可享5%的減幅。她呼籲委員理解建議的減價方案會令社會普遍受惠，而這是政府與兩間鐵路公司之間進行深入細緻的商討後所得的成果。為了讓公眾盡早享受減價優惠，她希望委員會支持政府當局的建議。

30. 李卓人議員表示失望的是，政府作為地鐵的大股東及九鐵的唯一股東，卻只聚焦於該兩間公司的利益。結果該兩間鐵路公司在以往數年，並無跟隨通縮趨勢減低票價，以保障公眾利益。他指出，與專營巴士公司申請加價不同，政府將無法控制合併後公司日後的票價調整。李議員及劉千石議員均認為應授權公眾及立法會審批合併後公司的加價申請。

31. 環境運輸及工務局局長表示，政府無意透過兩鐵合併增加收入。她重申，兩鐵合併會為社會普遍帶來整體利益。現時地鐵和九鐵享有票價自主權。在兩鐵合併的前提下，儘管有通脹上升的跡象，兩間鐵路公司已同意在兩年內不會加價。在兩鐵合併後首天起亦會減價。日後，票價將會根據由一條既客觀又具透明度的方程式所組成的票價調整機制調整。

承諾兩年不加價

32. 李卓人議員提述兩間鐵路公司所作出，在簽訂諒解備忘錄之後24個月內不會加價的承諾時表示，鑒於立法會及小股東需要一段時間審核及批准兩鐵合併方案，而未來數年的通脹上升將令合併後的公司可根據票價調整方程式加價，乘客在所述的安排中獲益不多。在極端的情況下，倘若需要兩年才能完成兩鐵合併交易必需的步驟，市民在兩鐵合併後不久便要支付更高的票價。因此，他建議由兩鐵合併首天起計的兩年內不應調高票價。

33. 環境運輸及工務局局長表示，在未來24個月不加價的協議是經過與兩間鐵路公司進行深入細致的磋商後得出的。有關協議已獲得負責管理該兩間公司的董事當局通過。建議的服務經營權協定亦須獲得地鐵小股東的批准。在這方面，政府作為地鐵公司的大股東不會參與就有關方案進行的表決。至於兩鐵合併後加價的時間，環境運輸及工務局局長表示，鐵路票價不大可能在兩鐵合併後立即增加，因為需要時間來評估綜合消費物價指數及工資指數的變動情況。

輕便鐵路

34. 王國興議員對新界西北百多萬使用輕便鐵路(下稱“輕鐵”)的乘客未能受惠於兩鐵合併的減價方案表示關注。王議員指出，由於交通費佔此等居民收入的一大部分，不讓他們從兩鐵合併中受惠並不公平。他詢問政府當局及九鐵會否考慮向輕鐵乘客提供減價優惠。李卓人議員詢問將輕鐵排除於減價方案以外的理據為何。他表示，雖然輕鐵的營運錄得虧損，但減價與否應從整間公司的角度來考慮，而不應只着眼於個別鐵路線的表現。

35. 環境運輸及工務局局長表示，現時已有差不多三分之一的輕鐵乘客可因為轉乘西鐵而享受免費的輕鐵服務。部分常客亦受惠於其他票價優惠計劃。九鐵行政總裁補充，輕鐵一直錄得赤字，需要九鐵其他營運交叉補貼，並且要面對其他公共交通工具的激烈競爭。為了令輕鐵可持續運作，九鐵亦作出重大投資，以改善和提升該系統。因此，減價的空間不大，因為減價會影響系統的持續運作。

36. 王國興議員表示，他認為有需要保持輕鐵乘客目前可免費乘搭輕鐵轉乘西鐵的安排，並同時強烈要求政府當局和九鐵亦應在研究兩鐵合併時，一併向無需轉

乘西鐵的其他輕鐵乘客提供減價優惠。李卓人議員認同王議員的意見，並要求政府當局重新考慮有關的減價方案。

向長者及殘疾人士提供票價優惠

37. 王國興議員認為，在星期日及公眾假期向長者提供票價優惠的計劃應永久實施。

38. 王國興議員及湯家驊議員認為，政府當局應透過兩鐵合併，要求兩間鐵路公司依照議員一再的要求，向殘疾人士提供半價優惠。湯議員亦表示，這是影響其就兩鐵合併交易所作決定的重要因素。

39. 環境運輸及工務局局長表示，關於在兩鐵合併後首年，合併後的公司會在星期日及公眾假期，向乘搭鐵路網絡列車的長者提供每程2元的票價優惠的決定，是經過審慎考慮後作出的。該項決定亦旨在以公平的方法來分配透過協同效益所節省的資源。關於殘疾人士的交通安排，環境運輸及工務局局長表示，兩間鐵路公司及各專營巴士公司在提供無障礙通道方面已作出龐大投資，例如採購設有低地台的巴士，以及加裝通往鐵路月台的升降機設施。由於向殘疾人士提供票價優惠不僅是一項交通事宜，因此較適宜由政府當局從福利層面考慮此事。

40. 王國興議員表示，為了向長者表示尊重，建議的長者票價優惠應永久實施。他認為政府當局任由合併後的公司自行決定在兩鐵合併首年後是否繼續推行有關計劃，是不可以接受的。關於向殘疾人士提供票價優惠一事，王議員認為，向殘疾人士提供適當設施，讓他們使用其服務是兩間鐵路公司及各巴士公司的社會責任，因此，這做法不應與向殘疾人士提供票價優惠一事混為一談。鑒於殘疾人士的特殊需要，有關方面必須考慮向他們提供某種形式的財政資助，以方便他們融入社會。

41. 環境運輸及工務局局長表示，向長者提供票價優惠是減價方案的一部分，政府當局曾深入透徹地考慮此事。為了讓合併後的公司有更大的彈性，交由該公司決定在兩鐵合併首年後應否繼續推行長者票價優惠計劃會更為恰當。環境運輸及工務局局長表示，減價方案是整套來考慮，現階段難以考慮修訂個別的組合成分。

東涌線及機場快線

42. 來往中環及東涌的單程票價為23元，譚耀宗議員認為東涌線的票價偏高。東涌居民的交通開支因而相對較高。儘管東涌居民一再要求減價，以減輕他們的負擔，但他們在建議的兩鐵合併中獲益不多。他詢問地鐵有否考慮如西鐵現時提供的月票一樣，為乘搭東涌線的乘客提供優惠月票。

43. 地鐵行政總裁表示，考慮到兩鐵合併的協同效益，政府與兩間鐵路公司已同意預留一整筆款項來落實減價方案。他扼要重述，所有收費12元或以上的車程，最少可享有一成減幅；所有收費介乎8.5至11.9元之間的車程，可享有最少5%減價。另外會取消由1元至7元不等的轉乘車費，以及全面調低支付全費的八達通卡使用者的車費2毫。地鐵票價結構以距離為基礎，這樣較為公平。至於月票計劃，由於這主要是推廣措施，該公司只會在有關措施可增加淨收入的情況下才會考慮。

44. 譚香文議員察悉九鐵已為若干鐵路線推出月票計劃，而乘客的反應甚佳，她認為因兩鐵合併而撤消此類計劃是不可以接受的。

45. 地鐵行政總裁重申，月票計劃是一種推廣措施，而地鐵將會不時檢討與此類措施相關的潛在商業利益，並在適當時實施相關的計劃。九鐵行政總裁指出，九鐵現時提供的票價優惠計劃屬推廣性質，有效期直至2006年年底。在考慮會否延長票價優惠計劃時，九鐵會因應提供此等優惠計劃可能會帶來的商業利益，從商業的角度加以考慮。

46. 陳偉業議員表示，雖然地鐵的高層管理人員獲大幅加薪，但另一方面卻聲稱沒有減價空間，這是令人憤慨的。地鐵亦沒有理會交通費對普羅市民造成的沉重負擔。為了說明這點，他指出東涌線的票價偏高。根據建議的減價方案，來回東涌及中環的乘客無法從取消轉乘車費中受惠，他們的票價因而只能減一成，遠低於居民的期望。另一方面，他察悉地鐵向乘搭機場快線的航空公司員工提供票價優惠。鑒於機場快線亦是由公帑出資興建，這種在待遇上的差異對東涌線及其他鐵路線的乘客不公平。他要求地鐵提供其現時向航空公司員工提供推廣／優惠票價的詳情，並認為應向廣大乘客提供類似的優惠。

47. 鄭經翰議員認為，鐵路公司及各專營巴士公司的加價申請應全部需獲得政府批准。他亦表示，向乘搭

機場快線的航空公司員工提供票價優惠，而不向乘搭東涌線的普通乘客提供票價優惠的做法不公平，更何況東涌居民需將頗大比重的收入用於交通方面。

政府當局

48. 地鐵行政總裁及地鐵運輸策劃經理澄清，機場快線並無提供月票計劃，但有安排讓機場員工使用特別的八達通卡，以每程36元的優惠票價(而非100元的一般票價)乘搭機場快線往返中環與機場。地鐵行政總裁亦指出，該公司已為機場快線一般使用者推出多項推廣車票計劃。舉例而言，2、3或4人同行的乘客可購買推廣套票。應陳偉業議員的要求，地鐵行政總裁同意提供向機場快線乘客提供優惠票價的詳情，包括向在機場工作的員工提供的任何特惠票價。

49. 鄭經翰議員認為，地鐵向乘搭機場快線而在機場工作的人士提供的特別折扣，亦應提供予市民。黃定光議員認同鄭議員的意見。黃議員進一步表示，儘管地鐵享有票價自主權，但地鐵不應選擇性地向某特定組別的乘客提供推廣優惠票價計劃。只要所購買車票的數量能符合規定的數目，地鐵亦應讓公眾享用以優惠價大批購買車票的安排。此項優惠不應任意提供及只局限於經選定的少數乘客。

50. 陳偉業議員表示，作為一間提供公共交通服務的公司，地鐵應履行其社會責任，減低票價，尤其是東涌線。他認為地鐵拒絕減低東涌線票價的做法令人遺憾。

51. 地鐵行政總裁強調，大批購買選定產品可獲提供特惠價是一種商業手法。事實上，任何人若能符合大批購買數量的規定，均可獲提供機場快線的特惠票價。然而，就鐵路服務而言，大批購買車票只適用於機場快線。環境運輸及工務局局長補充，機場快線是機場核心計劃項目之一。鑒於其有獨特性，就是該服務並非供乘客日常使用，其票價結構與其他境內線不同。經常使用機場快線的機場員工可享有的36元機場快線票價優惠仍較往返中環與東涌的23元東涌線單程車費高。地鐵運輸策劃經理在回應陳偉業議員進一步的查詢時證實，所有在機場工作的員工均可享有機場快線的票價優惠。

轉乘車費

52. 關於取消由1元至7元不等的轉乘車費，譚耀宗議員要求政府當局解釋釐定減價實際金額的機制。

53. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，乘搭地鐵和九鐵的乘客需分別支付上車費。目前，在轉車站轉

乘該兩個網絡鐵路線的乘客需再入閘及繳付轉乘車費。因此某段車程涉及轉乘另一個鐵路營辦商的鐵路，總收費會高於由單一鐵路營辦商營運類似路程所收取的車費。倘若兩鐵合併後取消轉乘車費，乘客可節省第二程的上車費。地鐵運輸策劃經理補充，就地鐵各線而言，不同距離車程的轉乘車費亦各有差異。舉例而言，兩至3個站車程的最低票價為3.8元，而4至6個站車程的最低票價為4.6元。因此，因取消轉乘收費後而帶來的減價會基於車程長短各有不同。簡而言之，短途車程相對的節省會較高，長途車程則較低。

監察合併後的公司和兩鐵合併後的票價

54. 譚香文議員察悉現行的交通政策是鐵路組成香港運輸系統的骨幹，以其他交通工具作輔助，鑒於政府當局對其他公共交通工具施加限制，局限其範圍及營運，她擔心兩鐵合併後，合併後的公司會較其他公共交通工具具有優勢。她詢問關於政府當局有何措施監察兩鐵合併後的票價，以確保票價維持在合理的水平。

55. 環境運輸及工務局局長表示，目前公共交通服務的份額佔全港所有乘客人次近90%。《鐵路發展策略2000》已為未來的鐵路發展提供藍圖。在2004年，鐵路及專營巴士的載客量分別佔所有乘客人次的30%及37%。在兩鐵合併方案下，將會引入一個客觀和具透明度的票價調整機制，以取代票價自主權。日後，票價會根據與綜合消費物價指數和有關工資指數的變動情況及生產力因素掛鉤的方程式可加可減。環境運輸及工務局局長強調，相對於現行的票價自主權而言，建議的票價調整機制已有所改善。建議的票價調整機制亦會對合併後的公司帶來挑戰，尤其是在營運成本因兌換率變動而有所增加的時候。

56. 陳偉業議員表示關注，合併後的公司可能會運用財技操控財務數據，以繞過公眾對其票價政策的監察。合併後的公司可能以保護商業敏感資料為由，拒絕披露可能涉及利益輸送的與財團交易的資料。就此，他詢問用來監察合併後公司的機制的詳情。

57. 環境運輸及工務局局長在回應時指出，採用客觀的票價調整機制的目的是避免採用其他用來釐定鐵路營運的投資回報的方法及因而所定出的目標票價所引起的爭議。她深信公眾會支持引入一個較為客觀及具透明度，與綜合消費物價指數及工資指數變動的幅度掛鉤的票價調整機制。為了吸引私人機構的投資，以維持所需

資本甚多的鐵路服務可持續增長及運作，有必要讓鐵路公司賺取合理回報。

58. 李卓人議員表示，地鐵是一間上市公司，它只會着眼於賺取最大的盈利，而公眾則為此付出代價。目前鐵路票價不受公眾審核，所以在以往數年錄得超過10%的累計通縮時，兩間鐵路公司仍不願減價。在欠缺有效控制鐵路票價的監察機制的情況下，他對兩鐵合併方案有所保留，況且九鐵將不再是公共機構，而是會成為由地鐵控制的一個商業實體。

59. 環境運輸及工務局局長表示，地鐵私有化帶來重大的相關經濟效益。鐵路服務可以更具效率的方式運作。地鐵亦可把握更大的發展潛力。藉着市場力量的好處，發展出具世界級水準的鐵路系統。根據兩鐵合併方案，地鐵和九鐵的相對優勢可互補不足。該方案可以創造一間具備進軍內地及海外市場龐大潛能的世界級鐵路公司。

60. 王國興議員詢問，萬一公眾對兩鐵合併後的加價行動極為不滿，政府當局或立法會議員可採取何種措施。他以領匯管理有限公司的個案為例，表示關注合併後的公司不會再理會公眾及立法會的意見，並詢問政府及立法會在兩鐵合併後擔當甚麼監察角色。

61. 環境運輸及工務局常任秘書長及環境運輸及工務局局長表示，日後立法會仍可邀請合併後的公司出席事務委員會的會議，交代其就加價及其他營運事宜作出的決定。現時地鐵享有票價自主權，政府及立法會在干預其這方面的決定可以做的工作並不多。然而，合併後的公司日後須根據由一條客觀及具透明度的方程式所組成的擬議票價調整機制來調整票價。為此，加價申請時使用的數據將會被核實。環境運輸及工務局局長亦補充，小股東不大可能會接受引入規定須獲得立法會或政府批准的票價調整機制。這樣的票價調整機制亦會影響金融服務市場對地鐵前景的觀感。

62. 王國興議員對兩鐵合併後缺乏票價批核機制深表關注。鐵路票價大幅上升將會引起公眾強烈不滿和怨憤。他認為兩個事務委員會應在日後的會議上跟進此事。主席指出，委員可以在交通事務委員會於2006年5月26日(星期五)的會議上討論兩鐵合併擬議的立法工作時提出此事。

63. 主席向委員表示，交通事務委員會及財經事務委員會就兩鐵合併舉行的下一次聯席會議訂於2006年5月23日(星期三)舉行，討論有關的財務及物業方案。

III 其他事項

64. 議事完畢，會議於下午6時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月11日