

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2544/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期 : 2011年4月15日(星期五)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驛議員, SC
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳淑莊議員

其他出席議員 : 梁美芬議員
潘佩璆議員

缺席議員 : 陳克勤議員
陳偉業議員

出席公職人員 : 參與議程第III項的討論

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
廖李可期女士

路政署主要工程管理處副處長1
尹萬良先生

路政署總工程師2／主要工程
杜琪鏗先生

參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)4
朱潘潔雯女士

運輸署副署長／公共運輸事務及管理
葉麗清女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
呂瑩女士

應邀出席人士 : 參與議程第IV項的討論

香港鐵路有限公司

署理行政總裁
杜禮先生

總經理 —— 市務及車站商務
楊美珍小姐

副公司事務總經理
王美琪女士

高級經理 —— 票價及業務策劃
蘇仲達先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
袁家寧女士

議會事務助理(1)2
廖小妮女士

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1740/10-11(01)——政府當局對一位市民就政府在盡量減少交通意外方面的工作提交的意見書(已於2011年3月15日隨立法會CB(1)1586/10-11(02)號文件發給委員)作出的回應
立法會CB(1)1740/10-11(02)——政府當局就"反對中環碼頭巴士總站停止運作行動組"提交的意見書(已於2011年2月18日隨立法會CB(1)1294/10-11(01)號文件發給委員)作出的回應
立法會CB(1)1895/10-11(01)——一位市民就離島渡輪服務牌照的有效期提交的意見書)

委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

II 訂於2011年5月27日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)1836/10-11(01)——待議事項一覽
號文件
立法會CB(1)1836/10-11(02)——跟進行動一覽
號文件
(表)
(表)

2. 委員同意在2011年5月27日上午8時30分舉行的下次例會上討論以下事項 —

- (a) 為公共行人天橋和隧道加建無障礙設施；及
- (b) 為11條政府行車隧道安裝作數碼聲音廣播的無線電轉播系統。

(會後補註：事務委員會5月份的例會其後改於2011年6月2日舉行。因應申訴部作出的轉介，主席亦同意在議程加入有關"離島渡輪服務增加票價事宜"的新議項。)

3. 主席促請政府當局確保，如可能的話，事務委員會待議事項一覽表中有關"長者友善巴士設計"的議項可於2011年6月作出討論。

III 元朗市行人環境改善計劃

(立法會CB(1)1836/10-11(03)——政府當局就元
朗市行人環境改善計劃提供的文件
立法會CB(1)2016/10-11(01)——政府當局提供的電腦投影片
介紹資料)

4. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5及路政署總工程師2／主要工程借助電腦投影片，向委

員簡介路政署所推展的元朗市行人環境改善計劃(下稱"該計劃")的進展。

對該計劃所提出的建議的意見

5. 副主席表示支持該計劃，對於建議在元朗興建一條便捷、貫通南北的行人路，以方便行人前往輕鐵車站，解決現時橫過馬路的問題尤表支持。然而，他指出青山公路元朗段兩旁的行人道狹窄，質疑是否足以容納因為改善行人過路設施而增加的行人流量。

6. 路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，行人路闊度有限亦是該計劃旨在處理的問題。然而，在阻塞行人路的舊建築物可予清拆前，該問題尚未能有效解決，所以政府當局現時只可以針對某些有問題的位置進行工程。舉例來說，透過移去谷亭街現有的安全島及擴闊有關的行人路及行人過路處，改善青山公路元朗段／大棠路交界處的設計。

7. 副主席認為，在該計劃位置C1及位置C2提供連接設施可在一定程度上紓緩位置A1至A5的擁擠情況。此外，當局亦應提供更妥善的行人過路設施，方便行人從教育路橫過青山公路元朗段往乘搭西鐵。因此，他認為政府當局在2011年年中才開始探討在位置C1進行工程的可行性的安排有欠理想，並詢問有關的可行性研究報告何時備妥以供元朗區議會及立法會討論。

8. 路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，政府當局瞭解當地居民對上述連接設施需求殷切，因此已計劃進行研究，仔細探討如何可克服元朗明渠對行人天橋的設計所帶來的限制，以便在提供怡人的行人通道的同時，亦不會對景觀構成不可接受的影響。如有關設計方案確定可行，政府當局便會研究推展的時間表。在進行可行性研究期間，政府當局亦會在適當時候諮詢公眾和元朗區議會，以便在制定設計方案時能夠顧及他們的意見。

9. 李鳳英議員指出該計劃不單有助改善行人環境，亦可改善道路安全。她認為在公眾支持下，以小規模工程形式推展的相對簡單的改善措施仍需時2至3年才完成，情況實不理想。她詢問是否涉及資源問題。路政署主要工程管理處副處長1在回應時解釋，這些小規模工程已在進行中，部分甚至可於2011年內完竣，例如教育路／大棠路／牡丹街的改善工程及擊壤路近青山公路元朗段兩旁行人的擴闊工程。只有工程會涉及與其他機構的聯絡工作才需時2至3年完成。舉例來說，因為涉及改動輕鐵設施及處所(例如車站月台)，所以必須就如何進行有關工程與香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")達成協議的工程。另一例子是，鑑於為改善又新街的交通管理而採取的交通紓緩措施和設立上落客貨區會影響到區內居民，所以須與他們協商訂定。

改善該計劃的建議

10. 根據該計劃，當局將興建兩條行人天橋以紓緩元朗市中心的擁擠情況。王國興議員對於當局為興建該兩條行人天橋而進行詳細研究表示讚賞。然而，他認為有關研究亦應旨在——

- (a) 研究能否在青山公路元朗段下面興建行人隧道，連接至元朗輕鐵總站；及
- (b) 優先探討能否沿元朗明渠建造一條大型行人天橋，在北面連接西鐵朗屏站，在南面連接馬田路，作為策略性南北走向的行人通道，以方便轉乘鐵路、巴士及公共小型巴士。

11. 路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，政府當局曾研究過上文第10(a)段的建議，但由於該處交通繁忙，地下並鋪設了很多公用設施，挖掘工程將會極為滋擾，因此決定現時不會推行有關建議。至於上文第10(b)段的建議，政府當局明白有需要提供一條貫通南北的行人通道，並已盡力加快研究建議的可行性。

12. 王國興議員強調，政府當局應認真審視他在上文第10(a)段提出的建議，不應立時回絕。依他之見，一如尖沙咀的做法，在底下較深的地方興建行人隧道便可解決地下公用設施的問題。路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，由於必須興建連接附近地方的接駁設施，該行人隧道將會佔用一定空間，隧道的出入口亦會佔用路面空間。王議員要求當局重新考慮其建議，路政署主要工程管理處副處長1在回應時同意研究能否在該處若干地點興建行人隧道。

13. 劉健儀議員認為，在該計劃中，只有位置C1及C2的工程可大幅改善元朗區的行人環境。依她之見，旺角及銅鑼灣的成功經驗足以證明，對於行人和車輛流量高的地區，劃定行人專用區是改善區內行人環境所需的措施。當局亦應考慮只限輕鐵列車及巴士使用青山公路元朗段。

14. 路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，當局亦曾考慮在元朗劃定行人專用區。然而，元朗區道路網絡的規劃與其他地區有所不同，其他地區道路網絡主要是井字型，但元朗區則有很多T字形路口，即類似盡頭路。因此，市內南北行交通須依賴大棠路、體育路及鳳翔路。若關閉上述任何道路不准車輛進出以推行行人環境改善計劃，提供所需的替代路線將會極為困難。因此，在該計劃的若干改善措施推行後，才研究在元朗劃定行人專用區，可能是較適合的做法。

15. 劉健儀議員促請政府當局藉推行該計劃的機會，同步改善元朗區的駕駛環境，檢討和改善她認為極度混亂的內街設計及標誌。主席認同其意見。路政署主要工程管理處副處長1同意作出相應的跟進行動。

16. 王國興議員建議，鑑於地下公用設施的問題可能令當局無法興建行人隧道，政府當局應研究能否在元朗興建類似旺角的行人天橋系統，例如透過沿輕鐵路軌興建行人天橋及沿元朗明渠興建行人天橋，將西鐵朗屏站連接至青山公路元朗段。依他之見，其建議可有效紓緩路面行人擁擠的情況。

路政署主要工程管理處副處長1在回應時表示，當局估計，市民可能期望擬議行人天橋系統會連接至商場，並設有空調，故王議員的建議需要審慎研究。

IV 港鐵票價調整及要求檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制

(立法會CB(1)1836/10-11(04)——政府當局就號文件

2011年港鐵票價調整提供的文件

立法會CB(1)1836/10-11(05)——香港鐵路有限公司就2011年港鐵票價調整提供的文件

立法會CB(1)1841/10-11號——立法會秘書處擬備有關港鐵票價調整及要求檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制的文件(背景資料簡介)

立法會CB(1)2016/10-11(02)——街坊工友服務處、社區發展陣線及天主教勞工事務委員會提交的意見書

立法會CB(1)2016/10-11(03)——公共事業監察組提交的意見書)

17. 運輸及房屋局局長、港鐵公司署理行政總裁及港鐵公司總經理——市務及車站商務向委員簡介政府當局及港鐵公司分別就本議項提供的文件。總括來說，在2011年3月24日，在政府統計處公布了2010年12月與一年前同月比較的運輸業名義工資指數變動之後，港鐵公司即宣布根據票價調整機制，港鐵票價將會在2011年6月作出+2.3%的整

體調整(下稱"2011年票價調整")。票價調整機制會採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及固定生產力因素掛鈎的方程式，釐定票價調整幅度。

對2011年票價調整的意見和關注事項

18. 事務委員會委員普遍認為，雖然2011年票價調整是根據票價調整機制釐定，但卻不可取，亦不合理。黃成智議員特別表明，屬於民主黨的議員反對調整票價。副主席亦表明，屬於民主建港協進聯盟的議員反對調整票價，並要求擱置有關建議。林健鋒議員、劉健儀議員及何鍾泰議員雖然認為2011年票價調整不可取，但承認港鐵公司有權根據票價調整機制調整其票價，因為該機制是在兩鐵合併時同意採用，以取代港鐵公司的票價自主權，且被視為是具透明度、可預測及客觀的機制。個別委員基於以下理由認為2011年票價調整不可取——

- (a) 黃成智議員、副主席及李鳳英議員認為港鐵的服務並不理想。例如，鐵路事故的數目日增；港鐵車廂嚴重擠迫；以及加裝月台幕門的進度緩慢。何鍾泰議員尤其認為加裝月台幕門的進度過於緩慢，令人無法接受；
- (b) 據黃成智議員、王國興議員、葉偉明議員、副主席、李鳳英議員、陳淑莊議員、何鍾泰議員、梁國雄議員及潘佩璆議員所述，由於壟斷市場，港鐵公司在2010年的利潤高達120億元，市民卻飽受交通費用增加及高通脹的壓力。港鐵公司在上述情況下調高票價，實有違其企業社會責任。此外，一如黃成智議員指出，港鐵公司亦從物業發展、物業管理及八達通卡業務賺取豐厚利潤；
- (c) 何鍾泰議員及梁國雄議員指出，港鐵公司不應只着眼於股東的利益而漠視公眾利益。一如梁議員及潘佩璆議員

所指，港鐵公司一直以物業發展權模式，接受政府補貼，而物業發展權其實亦是公共資源；

- (d) 黃成智議員及葉偉明議員認為，乘客在別無選擇下只得使用港鐵服務，因為政府沒有盡力紓緩交通擠塞問題，運輸政策亦是向鐵路運輸傾斜；及
- (e) 副主席及李鳳英議員認為，在決定2011年票價調整時，公眾負擔能力及接受程度並無考慮在內，做法不可取。

19. 港鐵公司署理行政總裁及總經理——市務及車站商務在回應時提出以下各點——

- (a) 在鐵路安全及列車服務準時程度方面，港鐵公司其實表現甚佳。港鐵公司是國際都市鐵路聯會(COMET)的會員，在有關的基準研究中，港鐵公司持續獲評為表現最好的鐵路公司之一。應注意的是，港鐵系統非常複雜，每日營運時間長達19小時，平均提供7 000班列車服務，因此，偶然發生服務受阻事故實在難以避免。儘管如此，港鐵公司亦已盡量減少服務受阻的數目，並確保服務在受阻後，可於很短時間內回復正常；
- (b) 在地鐵公司與九廣鐵路公司合併前，地鐵公司及九鐵公司均有票價自主權。在兩鐵合併計劃下，港鐵公司同意因應公眾要求，合併後的公司應採用票價調整機制釐定日後票價調整的幅度，以取代票價自主權，使票價調整過程更具透明度和可預測；
- (c) 港鐵公司在2010年錄得的120億元利潤中，部分來自重估物業價值。真正的利潤約80億元。此外，港鐵公司多年來合共投資了約1,800億元於鐵路網

絡上，以確保為港人提供高質素及可持續的鐵路服務。因此，港鐵公司的回報率只高於6%，與其他公共交通機構比較可稱屬低；

- (d) 港鐵公司瞭解有需要在股東及乘客的利益之間取得平衡。事實上，港鐵公司除了一直能夠為股東帶來理想回報外，在為乘客提供有效服務方面亦往績良好；及
- (e) 港鐵公司在2010年提供了多種車費優惠及票價推廣計劃，涉及的金額超過16億元，每日約有120萬人次受惠。事實上，港鐵公司是現時香港唯一一間為學生提供約半價的車費優惠的公共交通機構；同時亦是少數向殘疾人士提供類似車費優惠的交通工具營辦商。

20. 石禮謙議員申報他是港鐵公司的獨立非執行董事。他繼而表示認同港鐵公司上文提出的各點，並補充說，港鐵公司在維修保養方面亦投資不菲，藉以維持服務的質素，繼續為香港的成功作出貢獻。他又指出鐵路事故增加，應從兩鐵合併後港鐵公司營運的列車班次大幅增加的角度考慮。儘管如此，他歡迎委員就如何改善港鐵公司服務提出意見，亦會將這些意見轉達港鐵公司董事局跟進。

21. 運輸及房屋局局長在回應委員上文第18段的意見時表示，在票價調整機制運算公式中，綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數其實可反映宏觀經濟狀況及港鐵公司的經營成本。至於加裝月台幕門的進度，當局已就有關工作制訂計劃，包括加強訊號系統，而在東鐵線加裝月台幕門必須加強訊號系統。

22. 劉健儀議員察悉上述回應後指出，港鐵公司擁有龐大資源，只要願意的話，應該能夠加快有關工程的進度。她亦強調港鐵公司有需要增加鐵路網絡的容量，以配合乘客量增加，從而紓緩委員在

上文第18(a)段所述港鐵列車車廂過度擠迫的情況。港鐵公司總經理——市務及車站商務在回應時表示，港鐵公司其實已採取各項措施改善服務。舉例來說，港鐵公司每年都投放40億元維修及提升現有的鐵路資產及車站設施，並已額外購買10輛列車，陸續投入服務以增加港鐵服務的載客量。如有需要，港鐵公司亦會籌劃興建新鐵路線以配合乘客量的增加。此外，亦增加了月台助理的數目，協助乘客登上列車。

23. 劉健儀議員指出，即使每年投放40億元維修及提升現有的鐵路資產及車站設施，以確保為香港市民維持高質素及可持續的鐵路系統，但鐵路事故數目仍然上升。她促請港鐵公司投放更多資源作出改善。

檢討票價調整機制

檢討的時間

24. 黃成智議員、王國興議員及李鳳英議員認為票價調整機制存在問題，有需要作出檢討。王國興議員尤其指出，票價調整機制的運算公式中，生產力因素定為兩鐵合併後頭5年內0%，由第6年起為0.1%，做法不合理；公式與運輸業名義工資指數而不是整體名義工資指數變動掛鈎，亦不合理。依他之見，若不把在通脹下工資未必有實質增長此一因素考慮在內，票價調整機制實難以反映真實的情況。因此，王國興議員及李議員促請當局在切實可行的範圍內盡快檢討票價調整機制，不要按原先計劃到2012年才檢討，因為與兩鐵合併時處於通縮期的情況不同，本港目前正面對通脹，因而根據票價調整機制，港鐵票價可能會不斷增加。

25. 運輸及房屋局局長在回應時強調，在兩鐵合併時協定每5年檢討票價調整機制的安排必需依循，並指出留待票價調整機制推行一段時間以累積經驗後才探討上文提出的問題，可能是最好的安排。她又解釋，票價調整機制公式所採用的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數可分別在若干程度上反映宏觀經濟環境及公眾負擔能力，以及港

鐵公司的經營成本，所以通常都是在經濟情況及工資出現變動後，才會啟動票價的調整。至於票價調整機制公式所採用的生產力因素在頭5年內定為0%，是因為港鐵公司在兩鐵合併後尚未能實現協同效益前便即時減低票價，令市民每年可節省6億元。生產力因素由第6年起定為0.1%，亦是當時經過詳細充分討論後才作出的決定。

26. 儘管政府當局作出上述解釋，但王國興議員仍然認為政府當局有需要認真考慮提前在2011年年底或2012年年初進行有關檢討，原因是今屆立法會任期將於2012年年中結束，而且當政府統計處在2012年3月公布最新的經濟及工資數據後，港鐵公司可能會再次尋求加價。運輸及房屋局局長在回應時強調，票價調整機制檢討周期屬港鐵公司與政府所達成合併協議的一部分。然而，她向委員保證，政府當局充分瞭解委員認為有需要在切實可行範圍內盡快檢討票價調整機制的意見。

27. 陳淑莊議員明白到票價調整機制5年一次的檢討周期是有需要遵守，但認為在此期間應舉行公聽會，以聽取市民對如何改善票價調整機制的意見。運輸及房屋局局長在回應時表示將會作出充分的諮詢。

可如何改善票價調整機制

28. 主席雖然瞭解票價調整機制的好處是在特定情況下(例如出現通縮時)可強制港鐵公司減低票價，但亦認為有需要檢討和改善票價調整機制，以確保可顧及港鐵公司可從物業發展權中賺取豐厚利潤的因素；事實上，此權利是其他公共交通機構都不享有的一項政府補貼。

29. 運輸及房屋局局長在回應時表示，在檢討票價調整機制時，委員可提出任何改善建議，以供進行公開和理性的研究，從而考慮可否將也許更能反映公眾負擔能力或經濟情況的新因素納入票價調整機制公式。她又指出，在鐵路發展初期，"鐵路及物業綜合發展模式"是鐵路發展採用的唯一模式。然而，在兩鐵合併後，新鐵路項目的提供及財

務安排模式已有所改變，近年來，不屬於港鐵自然延伸項目的新鐵路項目，均可視乎適當情況，採用 "擁有權模式"(即港鐵公司負責出資、建造及營運新鐵路)或"服務經營權模式"(即政府撥款建造新鐵路，並向港鐵公司批出服務經營權，按照預先協定的機制決定的財務條款營運新鐵路)。因此，主席的上述建議長遠未必可持續下去。

30. 副主席認為在檢討票價調整機制時，應考慮引入扣分制；在扣分制下，若港鐵公司的服務未如理想，便不得增加票價。運輸及房屋局局長在回應時表示，此建議可在檢討票價調整機制時再作研究。然而，即使在已推行類似安排的海外國家，所參考的都是公司全年的表現而並非個別的鐵路事故。她相信在服務可靠性方面，港鐵公司的整體表現可在各鐵路營辦機構中名列前茅。

31. 港鐵公司署理行政總裁認同運輸及房屋局局長上述有關港鐵公司表現的看法，並解釋鐵路事故其實分為兩類：第一類涉及機械因素(例如資本設備)，另一類涉及乘客(例如乘客意圖傷害自己或因為生病而墮軌等)。港鐵公司只能有效處理前者，因為此一類事故較能控制。舉例來說，每年繼續投放40億進行維修保養；作出巨額投資在香港興建新鐵路線和支線；額外購置10輛列車以改善服務。港鐵公司尤其已致力加快服務恢復的時間，因為出現服務受阻，不論是如何輕微的事故，都會為乘客帶來不便，還有的是在現行技術框架下，發生輕微服務受阻事故實屬在所難免。至於後一類港鐵公司難以控制的事故，港鐵公司亦已加強宣傳和教育工作，提醒乘客不要衝入車廂或以自己的物件阻礙車門關閉等。石禮謙議員認同港鐵公司署理行政總裁的看法，並促請委員察悉港鐵公司一直能夠為香港市民提供優質的鐵路服務。石議員亦指出，港鐵公司應根據票價調整機制調整票價，因為此機制是經社會及立法會廣泛討論後商定的。

提供票價優惠以紓緩加價所造成的影響

32. 王國興議員及葉偉明議員詢問，政府當局計劃如何一如當局為本議項提供的文件(立法會

CB(1)1836/10-11(04)號文件)所述，積極鼓勵港鐵公司向乘客提供票價優惠。王議員亦詢問若港鐵公司不聽從當局的要求提供票價優惠，政府當局將會採取什麼措施。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局會盡力敦促港鐵公司向乘客提供適當的票價優惠，一如港鐵公司董事局主席所承諾，港鐵公司亦已在積極研究所應提供的必要票價優惠。

33. 李鳳英議員認為，政府除了鼓勵港鐵公司提供票價優惠外，亦應多下工夫紓緩2011年票價調整的影響。運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局認為最積極的做法是給予港鐵公司時間收集市民對於票價優惠的意見，以制訂真正可滿足乘客要求的票價優惠措施。她又表示，政府當局已積極敦促港鐵公司要比2010年做得更好。石禮謙議員認同其意見。

34. 潘佩璆議員察悉上述回應後促請政府當局及港鐵公司真正聽從市民的意見，並在可行的情況下行使彈性提供票價優惠。石禮謙議員向委員保證，他們就票價優惠提出的意見將會轉達港鐵公司董事局考慮。

35. 葉偉明議員表示，港鐵公司應在公布2011年票價調整時同時公布新票價實施當日會提供的各項票價優惠。林健鋒議員及何鍾泰議員認同葉議員的意見。林議員表示，為履行其企業社會責任，港鐵公司應確保有關優惠比2010年所提供的更好。運輸及房屋局局長在回應時表示，根據票價調整機制的運作，整體的票價調整幅度應按照政府統計處公布前一年12月的綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數的按年變動百分率計算。由於政府統計處一般在每年3月才公布工資指數，另需要時間根據整體票價調整幅度計算個別車程票價調整幅度，故此於5月才會正式公布港鐵票價調整及個別車程票價的實際調整幅度。因此，為紓緩票價調整的影響而提供的新票價優惠將與個別車程票價的調整幅度同時公布。港鐵公司署理行政總裁確定其看法，並補充說，一如港鐵公司董事局主席所承

諾，即將公布的票價優惠會與2010年所提供之相若或更好。

36. 何鍾泰議員認為港鐵公司需要這樣長的時間才能制訂將提供的票價優惠是不可接受的。梁國雄議員補充說，要求早已在2000年私有化，並在兩鐵合併後獲准接收九鐵網絡的港鐵公司自願提供優惠以履行企業社會責任，結果只會是徒勞無功。因此，委員當時實不應支持上述發展。然而，石禮謙議員強調，兩鐵合併的方向正確。

37. 劉健儀議員詢問港鐵公司會因為實施2011年票價調整而增加的收入是多少。依她之見，鑑於港鐵公司已賺取豐厚利潤，該公司應把增加的收入用於提供更多票價優惠。港鐵公司總經理——市務及車站商務在回應時表示，因調整票價而增加的收入約2億元。陳淑莊議員及主席指出，該款額與港鐵公司2010年的80億元利潤比較，只屬小數目。他們認為，為盡量紓緩市民的不滿情緒，港鐵公司不應實施2011年票價調整。

38. 黃成智議員指出，現時約100個港鐵車程的單程車票票價略低於八達通票價的情況，會否在實施2011年票價調整時修正。他特別詢問因此而多收的車費會否撥回用作提供更多票價優惠。港鐵公司總經理——市務及車站商務在回應時表示，整體票價調整幅度，將不能超越票價調整機制公式計算出的整體票價調整幅度，即所有個別車程票價的加權平均值的調整幅度，應等同由票價調整機制公式計算的整體票價調整幅度。因此，即使港鐵公司決定利用彈性，在許可幅度內以不同幅度調整個別車程的票價，但該公司也不會從中獲得額外財政利益。況且，出現上述情況其實是因為港鐵公司決定較後時間才調整有關車程的單程票價。儘管如此，她向委員保證，在決定今年個別車程票價的調整幅度時，將會小心避免再次出現上述情況。

39. 事務委員會委員就港鐵公司應提供的票價優惠提出如下的具體建議——

- (a) 王國興議員要求港鐵公司停止向使用八達通卡乘搭港鐵的乘客每程收取1毫，作為乘客分擔進行月台幕門加裝計劃的費用，以確保票價優惠可抵銷2011年票價調整的影響；
- (b) 林健鋒議員、副主席、劉健儀議員及何鍾泰議員認為，長者在星期三、星期六及公眾假期(不包括星期日)可以享有每程\$2乘搭港鐵的優惠亦應擴展至星期日。劉議員進一步表示，一如自由黨一直以來所建議，該優惠亦應適用於所有非繁忙時段。林議員及副主席亦促請港鐵公司長期推行這項長者優惠；
- (c) 林健鋒議員表示，將於2011年6月30日屆滿的西鐵線和東鐵線"全月通"推廣計劃應予延長，以減輕區內居民交通費用的負擔，因為有關車程的票價比其他鐵路線為高。林議員及何鍾泰議員認為，港鐵公司亦應在其他鐵路線提供"全月通"，劉健儀議員則強調此項推廣計劃應起碼擴展至東涌線；
- (d) 副主席促請港鐵公司延長目前提供的所有主要票價推廣優惠(載於港鐵公司為本議項提供的文件(立法會CB(1)1836/10-11(05)號文件附錄I)的限期；
- (e) 劉健儀議員及何鍾泰議員建議，鑑於八達通提供的折扣微不足道，港鐵公司應一如倫敦、紐約及日本的做法，提供更多種類的票價優惠(例如"全月通"及全日通)；
- (f) 何鍾泰議員認為過往廣受歡迎的票價優惠，例如"十送一"乘車優惠應重新推出；及

(g) 雖然小西灣並非位於任何港鐵車站的步行範圍內，但潘佩璆議員要求港鐵公司在該區設置港鐵特惠站，並為有關居民提供轉乘優惠。

40. 港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務在回應時表示，港鐵公司一直在聆聽市民及委員就哪些票價優惠應與2011年票價調整同步推出意見。然而，為確保所提供的票價優惠及港鐵公司本身的可持續發展，港鐵公司有需要仔細審視如何可有效使用有限資源提供優惠，在盡量滿足最多乘客的需要之餘，亦可吸引更多市民使用鐵路服務。事實上，港鐵公司一直因應市民的意見考慮推出新的票價優惠及檢討現有優惠，但由於市民意見不一，部分市民希望設置港鐵特惠站，另有些則關心轉乘優惠，港鐵公司因此需要時間確定哪些優惠能令最多乘客受惠。不過，港鐵公司總經理 —— 市務及車站商務向委員保證，新的票價優惠將於2011年5月公布。在此期間，除"全月通"外，港鐵公司亦已提供多項票價優惠，例如轉乘優惠。

紓緩加價影響的其他建議

41. 副主席指出，屬於民主建港協進聯盟的議員認為有需要設立公共交通票價穩定基金，透過補貼票價的部分或全部增幅，紓緩加價對市民的壓力，從而確保實際收取的票價維持相對穩定。陳淑莊議員認同副主席提出有需要設立基金的意見，並認為可使用政府作為港鐵公司股東收取的股息，又或港鐵公司從物業發展所得部分利潤成立該基金。

42. 運輸及房屋局局長在回應時表示，為確保運作效率，公共交通機構應根據審慎商業原則營運。因此，若動用公帑抵銷票價的部分或全部增幅，而不是透過不同渠道只向真正有需要者提供資助，便會與現行政策背道而馳。使用政府作為港鐵公司股東收取的股息設立票價穩定基金的建議亦不符合公共財政管理的一般綱領，根據該個綱領，政府獲得的收入應直接撥入一般收入，而動用公帑則須獲得立法會財務委員會批准。然而，陳淑莊議

員認為，一如2011-2012年度政府財政預算案中建議發放6,000元的做法顯示，只要政府當局願意，其實亦可靈活處理公共財政管理，以推行其上述建議。

43. 梁國雄議員憶述，設立票價穩定基金的構思其實是由民主派率先提出，但當時親政府派別並不支持。主席補充說，設立該基金的建議由屬於民主黨的議員在兩鐵合併時提出，當時的運輸及房屋局局長同意一併研究該建議與票價調整機制，以便在出現通脹令票價大幅增加時，減低有關的增幅。他促請政府當局認真考慮使用港鐵公司從物業發展權所得的利潤設立該基金。

44. 林健鋒議員雖然同意運輸及房屋局局長所述，在兩鐵合併時協定的票價調整機制需要遵守，但亦詢問2011年票價調整可否待當局根據2011-2012年度政府財政預算案所建議，向18歲或以上香港永久性居民發放6,000元後才實施，使票價調整較為令人接受。港鐵公司署理行政總裁在回應時表示，港鐵公司亦受票價調整機制約束，必須按照票價調整機制所訂的票價調整時間表實施2011年票價調整，無法酌情作出有關決定。

45. 潘佩璆議員認為，為確保公平，港鐵公司從物業發展權賺取的豐厚利潤應用作提供票價優惠。要這樣做，當局可委聘獨立顧問計算其授予港鐵公司的土地資源的價值，作為政府在港鐵公司的投資，然後要求港鐵公司根據所調整的投資金額向當局派發股息，然後把由此所得的額外股息用作提供更多票價優惠補貼乘客。政府當局察悉其建議。

政府就2011年票價調整的立場

46. 王國興議員指出政府為港鐵公司的大股東後，詢問政府對於2011年票價調整的立場為何。運輸及房屋局局長在回應時強調，票價調整機制是政府與港鐵公司的合併協議的一部分，且具有法律約束力。

47. 葉偉明議員察悉有關回應後表示，港鐵公司在決定是否增加票價時，不應機械式地依循票價

調整機制，而應顧及基層市民的疾苦。梁國雄議員補充說，政府作為港鐵公司的大股東，實可採取行動阻止港鐵公司加價，例如回購該公司。他詢問港鐵公司會否同意政府的回購行動。港鐵公司署理行政總裁指出，港鐵公司不宜評論政府應向其採取的政策行動。

48. 主席在總結時促請政府當局認真及積極考慮委員在是次會議上表達的意見。他警告，若政府仍然拒絕採取所需行動，將會加深市民對2011年票價調整的不滿情緒，亦令市民感到政府當局是站在港鐵公司的一方，沒有顧及市民的利益。經討論後，委員同意安排舉行特別會議，聽取公眾對2011年票價調整及票價調整機制的意見。

(會後補註：該特別會議隨後定於2011年5月16日舉行。)

V 其他事項

49. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年7月7日