

立法會參考資料摘要

《電車條例》

(第 107 章)

香港電車有限公司加價申請

引言

在二零一一年五月三日的會議上，行政會議建議，行政長官指令根據《電車條例》(第 107 章)第 51 條，同意電車公司修訂車費，按照《2011 年電車條例(修訂車費)(修訂)公告》(「公告」)所載(見附件 A)，由二零一一年六月七日起實施下表所列的修訂車費率：

A

	現時車費	修訂車費 (變動)
12 歲或以上人士	2.0 元	2.3 元 (+0.3 元)
小童 (3 至 12 歲)	1.0 元	1.2 元 (+0.2 元)
月票	170.0 元	200.0 元 (+30.0 元)
遊客票	34.0 元	34.0 元 (不變)

理據

評估電車公司的加價申請

2. 當局需要確保電車公司財務穩健，有能力以合理票價提供具效率和質素的電車服務。當局評估電車公司的加價申請時，已考慮下列因素：

(a) 所提供的服務和計劃的改善項目；

(b) 自上次調整票價以來營運成本與收入的變動；

(c) 未來營運成本、收入、利潤和回報的預測；以及

(d) 預期公眾的接受程度。

電車公司的加價申請

3. 電車公司上次加價是在一九九八年三月，12 歲或以上人士的票價(一般稱為「成人票價」)由 1.6 元增至 2.0 元，小童及長者(65 歲或以上人士)的票價由 0.8 元增至 1.0 元，而月票的票價則由 135.0 元增至 170.0 元。遊客票上次加價是在二零零九年三月，由 30.0 元增至 34.0 元，與天星小輪有限公司（「天星小輪」）的票價一起調整¹。

4. 電車公司在二零一零年八月十日提交加價申請，期望由二零一零年十一月一日起生效。該公司建議成人票價由 2.0 元增至 2.5 元(加幅 25%)，小童票價由 1.0 元增至 1.3 元(加幅 30%)，以及月票票價由 170.0 元增至

¹ 遊客票由電車公司和天星小輪聯合推出，通用於兩間公司。持票人可連續四天無限次乘搭電車，以及由天星小輪營辦的「中環－尖沙咀」和「灣仔－尖沙咀」兩條專利渡輪航線。

210.0 元(加幅 23.5%)。此外，電車公司建議長者優惠票價由 1.0 元增至 1.1 元(加幅 10%)，但會在其他乘客組別的票價修訂生效一年後才實施。遊客票的票價則維持不變。(詳情見下文第 20 段。)

5. 電車公司為了回應有關其建議加幅過高的意見，在二零一一年一月提出另一建議，分兩階段調高車費：第一階段把成人票價調高 0.3 元，第二階段(即第一階段推行一年後)再增加 0.2 元。小童和月票的票價在該兩個階段會按相若的加幅調高。(詳情見下文第 20 段。)

當局的評估

電車公司的服務表現

6. 電車公司擁有一支 163 輛電車的車隊，聘用大約 670 名員工，數十年來一直為港島北提供令人滿意的服務。電車班次頻密、票價廉宜，車站方便易達，電車服務受到乘客歡迎。運輸署接獲有關電車的投訴由二零零六年 162 宗，下降至二零一零年 61 宗，在二零零六年至二零一零年期間，每年平均收到 84 宗投訴。在該五年期間，涉及電車的交通事故總宗數維持在每年 70 宗左右。

電車公司的改善項目

7. 二零一零年三月，威立雅交通中國有限公司(「威立雅」)向九龍倉運輸投資有限公司收購電車公司。收購分兩期完成：威立雅先在二零零九年四月接手管理電車公司及購入其 50% 股權，其後在二零一零年三月購入餘下的 50% 股權。威立雅接手管理電車公司後，決定改善電車系統，務求扭轉乘客量下跌的趨勢。為此，電車公司進行了乘客意見調查，並展開廣泛的持份者參與活動，致令公眾人士對電車公司改善服務班次、乘客的舒

適度(就車廂內乘客通道、座位、避震等方面)和乘客資訊項目有很大的興趣。

8. 電車公司認為有迫切需要推行電車系統改善項目。首先，電車系統一直有老化問題，應及早推行改善措施，以提升系統的性能和長遠可持續發展的能力。第二，西港島綫和南港島綫(東段)兩條新鐵路線分別在二零一四年和二零一五年通車後，電車的乘客量有可能進一步下跌。電車公司擔心，如不進行改善項目，乘客量的持續跌勢便無法得以遏止。

9. 電車公司已開展或計劃實施下列的改善項目，以提升服務水平、乘客的舒適度、行車安全和營運效率。

已推行或正在進行的四個項目

- (a) 為改善電車軌道的維修保養，使用效果更佳的路軌焊接及打磨機器，令行車時乘客更感舒適和安全、減少日常行車和維修保養期間的噪音，以及降低保養費用(在二零一零年四月起實施)；
- (b) 採用更優質和更耐用的懸索，以改善架空電纜系統(在二零一零年四月起實施)；
- (c) 調整電車路線和服務班次，務求更切合乘客需要(在二零一零年十一月完成)；以及
- (d) 在電車站和車廂內提供乘客資訊(在二零一一年三月起實施)。

將會推行之三個資本密集項目

- (e)把車隊現有的直流牽引摩打系統，改為交流牽引摩打系統，令行車時乘客更感舒適，並減少耗電量(已完成測試，預期在二零一一年年中起推行)；
- (f)安裝電磁軌道煞車系統，以改善車隊中緊急煞車系統的性能，提升道路安全(已完成測試，預期在二零一一年年中起推行)；以及
- (g)改善車廂內部設計，以提升乘客的舒適程度和服務質素(一輛電車已改裝完成，並投入服務作試驗行駛，預期在二零一一年年中起推行)。

B 電車公司提議的改善項目的詳情，載於附件 B。電車公司表示，落實上述所有七個項目的資本開支共逾 2 億元。

10. 當局支持電車公司進一步提升電車的服務水平和安全，因為這樣有助電車服務持續營運。新的電車軌道維修保養方法、新的架空電纜系統和電磁軌道煞車系統，能對電車系統的性能、可靠程度和安全程度帶來必要和重大的改善。而有些項目長遠來說可以協助減低電車公司在保養和用電方面的經常性開支。

自上次在一九九八年三月調整票價以來營運成本與收入的變動

11. 電車公司的總收入，主要來自乘客繳付車資的車費收入，以及在電車車身和電車站展示廣告的非車費收入。一九九九年至二零零九年期間，電車公司的每日平均乘客量下跌，主要原因是來自其他公共交通工具的競爭。隨着乘客量由一九九九年約 240,000 人次減至二零零九年的 231,000 人次(跌幅為 3.8%)，車費收入相應減

少約 3.5%，由一九九九年約 1.583 億元，減至二零零九年約 1.528 億元。廣告收入是電車公司非車費收入的主要來源。在一九九九年至二零零九年期間，受經濟環境影響的廣告收入經歷大幅波動。現時，除數輛古董觀光電車外，基本上所有電車車身皆有廣告，而大部分具商業潛力的電車站亦已用作展示廣告。因此，進一步增加廣告收入的空間相當有限。

12. 電車公司在一九九九年至二零零九年 11 年期間營運成本上升了 7.9%，由約 1.708 億元上升至約 1.842 億元，主要因為員工成本、維修保養成本、電費和雜項開支有所增加。部分升幅因折舊支出下降以及更換電車軌道和架空電纜系統引致營運成本下降而抵銷。

13. 一九九九年至二零零九年期間，電車公司在一九九九年及二零零三年錄得虧損。雖然電車公司在其餘所有年份均有盈利，但該 11 年期間的盈利率大致溫和，平均每年稅後盈利約為 900 萬元，盈利率平均為 4.9%。在二零零九年，電車公司的稅後盈利為 880 萬元，盈利率為 4.5%。電車公司估計二零一零年會有相若的盈利。

未來營運成本、收入、利潤和回報的預測

14. 電車公司計劃推行一系列改善項目，展示其改善電車服務的承擔。電車公司已開展其中四項改善項目(即調整電車服務、採用新的軌道維修保養方法、新的架空電纜系統和提供乘客資訊)。不過，電車公司表明，有鑑於該公司的財務狀況，倘若在二零一一年成人票價的增加少於 0.3 元，電車公司便需要擱置涉及整個車隊的三個資本密集項目(即新設緊急煞車系統、更換牽引摩打系統和更新車廂設計)。

15. 電車公司根據現時票價，在繼續推展現正進行的項目及擱置三個資本密集項目的情況下，預測二零一一

年的每日平均乘客量及車費收入(較二零一零年)均會分別下降約 1.5%，二零一二年(較二零一一年)分別下降約 1.3% 及約 1.5%。電車公司因應其對員工薪酬、維修保養成本、電費，以及其他營運成本上升的預測，估計其總營運成本在二零一一年將較二零一零年上升約 4.2%，在二零一二年(較二零一一年)再上升約 2.0%。在不加票價的情況下，電車公司估計將在二零一二年出現虧損。

16. 關於電車公司用作預測的假設，當局認為大致上恰當，但需要作輕微調整。當局注意到落實現正推行的四個項目所需投入的資金約為 1,300 萬元，而推行三個主要項目則另需最少 2 億元，相對電車公司每年平均稅後盈利約 900 萬元，前者已明顯較高，後者更遠超於 20 倍以上，耗費不菲。

公眾的接受程度

17. 電車公司曾就提議的改善項目進行廣泛的公眾參與活動，透過會議、參觀車廠、現場示範及簡介會，徵詢主要持份者(包括相關區議會議員、立法會議員、學者、保育團體代表、傳媒，以及由電車乘客組成的焦點小組)的意見。電車公司表示，持份者的回應普遍正面，並促請電車公司盡快落實改善項目。當局於二零一零年十二月十七日就電車公司的加價申請諮詢立法會交通事務委員會時，委員普遍理解有需要改善電車系統，並支持電車公司提議的改善項目。不過，委員認為一次過調高成人票價 25% (即+0.5 元)的建議加幅過高，提議電車公司應考慮分階段加價，以減低對乘客的影響。

推行改善項目的影響

18. 電車公司如要推行所有改善項目，便須取得和提供逾 2 億元資金作資本投資。電車公司或要求其股東投放資金以作資本投資，但須達到合理的回報率。電車公

司也可考慮商業貸款，但這個方法同樣需要合理回報，讓電車公司持有流動現金，適時支付利息和償還貸款。

19. 電車公司自一九九八年至今的 13 年來未曾加價，加上提議推行改善項目，該公司如要維持服務質素和競爭力，日後難免需要增加車費。另一方面，就成人票價的建議增幅為 25%，無論按電車公司建議一次過加價抑或分別在兩年先後加價 15% 和 10%，均會引起公眾負擔能力和接受程度方面的關注，特別是短途乘客和低收入人士向來需要使用電車服務。

當局的建議

20. 為了顧及電車乘客得以享用經濟、具質素和有效率的交通服務，又要鼓勵電車公司繼續投資以提供妥善服務和持續營運，我們建議成人票價修訂為 2.3 元，即加幅為 0.3 元(15%)，詳情載於下表。我們在二零一一年二月二十二日就電車公司的加價申請諮詢交通諮詢委員會(「交諮會」)時，交諮會表示支持當局的建議。

電車公司建議加幅與當局建議加幅的比較

乘客組別 (現時票價)	修訂票價		
	電車公司的建議		當局的建議
	<u>原建議</u> (2010 年 8 月)	<u>另一建議</u> (2011 年 1 月： 分兩階段加價 [#])	
成人 (2.0 元)	2.5 元 (+0.5 元)	第一階段：2.3 元 (+0.3 元) 第二階段：2.5 元 (+0.2 元)	2.3 元 (+0.3 元)

乘客組別 (現時票價)	修訂票價		
	電車公司的建議		當局的建議
	<u>原建議</u> (2010 年 8 月)	<u>另一建議</u> (2011 年 1 月： 分兩階段加價 [#])	
小童 (1.0 元)	1.3 元 (+0.3 元)	第一階段：1.2 元 (+0.2 元) 第二階段：1.3 元 (+0.1 元)	1.2 元 (+0.2 元)
長者 (1.0 元)	1.1 元 (+0.1 元) (1 年後)	第一階段：1.0 元 第二階段：1.1 元 (+0.1 元)	1.1 元 (+0.1 元) (1 年後)
月票 (170.0 元)	210.0 元 (+40.0 元)	第一階段：200.0 元 (+30.0 元) 第二階段：210.0 元 (+10.0 元)	200.0 元 (+30.0 元)

根據分兩階段加價的建議，第二階段加價會在第一階段加價生效一年後實施。

21. 《電車條例》第 51 條訂明：

- (a) 經行政長官會同行政會議同意，電車公司可將當其時已獲批准的電車軌道全程或任何部分路程的車費率修訂；以及
- (b) 任何有關修訂須在憲報刊登後 1 個月或按行政長官會同行政會議所命令在憲報刊登後的較短期間內開始生效。

22. 在諮詢交諮會後，我們繼而與電車公司進行商討，電車公司最終同意當局的建議，並於二零一一年三月二日提交修訂申請，同時附上經調整的建議改善項目之實施時間表。與其原建議比較，電車公司會以較低的加幅，擱置其分兩階段加價的另一建議，但會用較慢的步伐在未來兩年推展所有七個項目(包括三個資本密集的項目)。實施建議的加價後，預計電車公司在二零一二年可達至合理的回報，從而讓電車公司繼續投放資源在改善項目上，期望扭轉乘客量下跌的趨勢。

立法程序時間表

23. 立法程序時間表如下：

刊登憲報	二零一一年五月六日
提交立法會	二零一一年五月十一日
生效日期	二零一一年六月七日

建議的影響

C 24. 建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文，而且不會影響相關條例現有的約束力。建議對公務員、財政、生產力和環境沒有影響。附件 C 載述建議對可持續發展及經濟的影響。

公眾諮詢

25. 二零一零年十二月十七日，我們就電車公司提交的加價申請諮詢立法會交通事務委員會。委員大致支持電車公司提議的改善項目，有鑑於電車在文化及歷史方

面的價值，贊成有需要確保電車服務的財務健全。不過委員認為電車公司建議的加幅 25% 太高，提議電車公司考慮分階段加價。

26. 我們在二零一一年二月二十二日就電車公司的加價申請諮詢交諮會。交諮會委員大致認為電車公司十多年來未曾加價，因此是次有理據調高票價，以改善並維持電車服務，尤其考慮到其環保表現和歷史價值。考慮過所有相關因素後，委員同意當局的建議，並且明白按此幅度加價，電車公司會調整改善項目的推行時間和優次。交諮會已去函運輸及房屋局局長詳述意見，函件載於附件 D。

D

宣傳安排

27. 我們會在二零一一年五月三日發出新聞稿，並會安排發言人回答傳媒的查詢。

查詢

28. 若對本文內容有任何查詢，請與以下人員聯絡：

運輸署助理署長
呂瑩女士
電話：2829 5210

運輸及房屋局
二零一一年五月

《2011 年電車條例(修訂車費)(修訂)公告》

(由香港電車有限公司根據《電車條例》(第 107 章)第 51 條經行政長官會同行政會議同意而訂立)

1. 修訂《電車條例(修訂車費)公告》

《電車條例(修訂車費)公告》(第 107 章，附屬法例 D)現予修訂，修訂方式列於第 2 條。

註一

第 2 條列出的修訂在憲報刊登後一個月開始生效(見《電車條例》(第 107 章)第 51(2)條)。

2. 修訂附表(車費率)

(1) 附表，第 1 項 —

廢除

“\$2”

代以

“\$2.30”。

(2) 附表，第 2 項 —

廢除

“\$1”

代以

“\$1.20”。

(3) 附表，第 4 項 —

廢除

“\$170”

代以

“\$200”。

香港電車有限公司

2011 年 月 日

行政長官會同行政會議於 2011 年 月 日同意上述車費修訂。

行政會議秘書

行政會議廳

2011 年 月 日

《2011 年電車條例(修訂車費)(修訂)公告》

註釋

第 1 段

3

註釋

本公告調高電車的車費。

**香港電車有限公司
建議的改善項目**

項目	詳情和效益
改善系統表現的項目	
1. 改善路軌維修	<ul style="list-style-type: none">• 運用自動潛弧焊機(將類似路軌所用的金屬熔化後，填補在磨損的路軌表面，而不減路軌的硬度)和輔助的打磨機，修葺路軌表面的磨損部分。• 新的維修設備和方法有助確保電車路軌保養良好，令車程更加舒適和安全，並可減低運作期間的噪音。• 減少在維修期間(通常在深夜進行)所產生的噪音、塵埃，及對交通造成的不便。• 提高電車路軌的耐用程度，從而減省經常更換路軌的需要。• 減低維修成本。
2. 架空電纜系統改善工程	<ul style="list-style-type: none">• 以 Parafil 懸索取代現時的鍍鋅鋼索。• 現時的鋼懸索每四年須更換一次，新的懸索具有塑膠塗層，使用期可長達十年，因而可減少因進行維修工程而引起的滋擾。• 可提高可靠和安全程度。
3. 以交流牽引摩打取代直流牽引摩打	<ul style="list-style-type: none">• 增加乘客在電車加速或使用煞車掣時的舒適度。• 煞車時產生的電力可轉換為電源，以減少耗電量和提高能源效益。• 可提高馬達的可靠程度，減低維修成本。

項目	詳情和效益
4. 新的緊急煞車系統	<ul style="list-style-type: none"> • 現時電車使用的氣動和電動力煞車系統，是藉路軌與車輪的磨擦把電車拉停。以時速 30 公里為例，煞車距離約為 14 公尺。 • 是項建議是在電車上加裝緊急煞車系統，使用電磁軌道煞車裝置，包括在車身底部安裝磁鐵。當按動緊急煞車按鈕時，懸垂的磁鐵會與路軌相吸並產生磨擦，更有效把電車拉停。 • 電車煞車系統的性能將有所提升，以時速 30 公里為例，煞車距離可由 14 公尺縮減至 10 公尺。
改善乘客服務的項目	
5. 新的服務時間表	<ul style="list-style-type: none"> • 為更切合乘客的需要，調整不同電車路線的班次，例如平日繁忙時間、以及星期六和星期日日間的所有電車路線班次，使整體載客量增加 14%。 • 普遍改善電車司機的值班安排。
6. 乘客資訊	<ul style="list-style-type: none"> • 在車站和車廂內提供乘客資訊，包括新設計的路線圖，以及在車站附設車站名稱，以改善顧客服務。
7. 新的電車車身和內部設計	<ul style="list-style-type: none"> • 在保留電車傳統外貌的前提下，改善電車的車身和內部設計，令乘客更感舒適，並改善輔助乘客的設施。 • 新的電車設計具有下列主要特點／設施： <ul style="list-style-type: none"> ✧ 按人體力學設計的木椅，配以改善座位的安排 ✧ 更寬敞的通道和頭頂空間 ✧ 更多扶手 ✧ 電子目的地顯示屏 ✧ 電車報站系統和電子車站名稱顯示屏 ✧ 以掩閘入口取代旋轉式閘門 ✧ 反光照明 ✧ 車廂內增設路線圖

對可持續發展的影響

獲同意的加幅有助維持電車公司財務穩健，讓其繼續為市民提供妥善的交通服務，以及推行服務改善項目。不過，加價會增加電車乘客的交通開支，公共交通支出佔入息較大部分的低收入人士最受影響。

對經濟的影響

鑑於電車費用在綜合消費物價指數內的比重甚輕，約為 0.02 個百分點，預計電車票價的加幅對通脹的影響非常輕微。不過，社會人士目前更關注各種票價／價格紛紛上調，令一般市民的生活費用有增無減，低收入人士的負擔尤其沉重。長者的生活亦受影響，影響程度則很視乎他們所屬的入息組別而定。



本會檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港中環花園道
美利大廈 16 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士，JP

鄭局長：

香港電車有限公司的加價申請

香港電車有限公司(「電車公司」)在二零一零年八月十日提交加價申請，詳情如下：

	現時票價	電車公司的建議
12 歲或以上人士	2.0 元	2.5 元
長者(65 歲或以上)	1.0 元	1.1 元 (一年後實施)
小童(3 至 12 歲)	1.0 元	1.3 元
月票	170.0 元	210.0 元
遊客票	34.0 元 ¹	34.0 元 (不變)

¹ 遊客票上次加價是在二零零九年三月，由 30.0 元增至 34.0 元，與天星小輪有限公司的票價一起調整。

2. 二零一一年一月，電車公司提出另一方案，分兩階段加價：第一階段把成人票價調高 0.3 元，第二階段(即第一階段推行一年後)再增加 0.2 元。小童和月票的票價在該兩個階段會按相若的加幅而調高。

3. 交通諮詢委員會(「交諮會」)在二零一一年二月二十二日舉行的會議上，考慮電車公司的申請。本函載述交諮會對電車公司的加價申請的意見。

交諮會的考慮依據

4. 評估電車公司的加價申請時，委員已考慮以下事項：

- (a) 現已提供的服務和計劃進行的改善項目；
- (b) 自上次調整票價後營運成本與收入的變動；
- (c) 未來營運成本、收入、利潤和回報的預測；及
- (d) 預期公眾的接受程度。

財務表現及服務改善項目

5. 委員注意到雖然電車公司的乘客量持續下跌，但票價自上次在一九九八年三月加價以來未有改變。在一九九九年至二零零九年期間，電車公司的每日平均乘客量下跌 3.8%，令車費收入相應減少。電車公司一直依靠車身廣告和電車站廣告這兩項非車費收入彌補收支差額。然而，進一步提高廣告和其他非車費收入的空間頗為有限。委員注意到電車公司的營運成本不斷上升，尤其是員工成本、維修及保養費用和電費開支。過去多年，電車公司的利潤比率只屬一般。

6. 自威立雅交通中國有限公司於二零零九年四月接手管理電車公司後，電車公司決定改善整個電車運作系統，務求扭轉乘客量的跌勢。委員注意到電車公司提議一系列改善項目，旨在提升服務水平、乘客舒適度、行車安全和營運效率。委員

亦獲悉，電車公司曾展開大型的持份者參與活動，令公眾人士對建議的改善項目大感關注。

7. 委員獲悉要落實所有建議的改善項目，所需的資本開支合共約 2 億元，其中包括在二零一零年至二零一二年三年期間估計所需的 8,900 萬元。電車公司在二零零九年的稅後盈利為 880 萬元，預期二零一零年的利潤水平大致相若。計及總營運成本上升和改善項目按計劃推行的因素，電車公司預測二零一一年起營運方面會出現虧損。

公眾的接受程度

8. 委員知悉市民普遍歡迎電車公司建議的改善項目，但認為將成人票價一下子調高 25%(0.5 元)的加幅建議過於激烈，尤其是考慮到短途乘客和低收入人士對電車服務的需求。因此，無論按電車公司建議一次便加 25%抑或分兩年遞增，均會引起市民負擔能力和接受程度方面的關注。

交諮會的意見

9. 委員大致認為電車公司十多年來未曾加價，因此是次有理據調高票價，以改善並維持電車服務，其環保表現和歷史遺產價值尤其值得肯定。然而，與現行 2.0 元的票價相比，電車公司建議的 0.5 元加幅很大，市民將難以接受。同時，委員注意若成人票價加幅低於 0.3 元，電車公司會擱置三個資本密集的項目，分別是安裝電磁軌道煞車系統以改善煞車性能、採用交流牽引摩打系統以取代現有的直流牽引摩打系統，以及改善電車車廂的內部設計。

10. 在考慮所有相關因素後，委員同意當局的建議，即要求電車公司考慮調低加幅至 15%(請參閱下表)，以為該公司提供誘因進行改善項目。委員明白如按此幅度加價，電車公司可調整改善項目的推行時間表和緩急次序。電車公司若日後有充分理據，亦有權另行提出加價申請。

乘客組別 (現時票價)	當局建議 (變動)
12 歲或以上人士 (2.0 元)	2.3 元 (+0.3 元)
小童 (1.0 元)	1.2 元 (+0.2 元)
長者 (1.0 元)	1.1 元 ² (+0.1 元)
月票 (170.0 元)	200.0 元 (+30.0 元)

11. 交諮會認為當局的建議加幅反映在兩方面取得適當平衡，既能保障電車乘客的權益，以相宜的票價享用優質和有效率的交通服務，又能提供誘因鼓勵電車公司繼續投資，以提供並維持服務。

12. 煩請將以上交諮會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。當行政長官會同行政會議的決定公布後，本函載述的交諮會意見可向公眾發布。



交通諮詢委員會主席袁國強，S.C.

二零一一年三月二十八日

² 於其他乘客組別的新票價生效後一年才實施。