

臨時立法會交通事務委員會

機場鐵路的施工進度和 新機場的交通服務

引言

新機場定於本年七月六日啟用。我們正在籌劃各項為配合新機場而提供的交通服務；本文件旨在告知委員有關籌劃工作的最新進展。

公共交通服務

2. 我們的策略，是為新機場和東涌新市鎮安排各式各樣的交通服務。這些服務包括機場鐵路(機鐵)、專利巴士、渡輪和的士。除了機鐵之外，其他公共交通服務籌劃中的路線和收費簡介載於附件 A。

機場鐵路

3. 香港地下鐵路公司（地鐵公司）曾在去年六月向委員匯報機鐵的施工進度。機鐵由東涌線和機場快線組成。按照目前的計劃，東涌線會在六月二十二日投入服務，機場快線則定於七月六日通車，以配合新機場啟用。為委員提供機鐵施工進度最新資料的簡介，載於附件 B。闡述機場快線多個收費方案和東涌線收費建議的文件，則載於附件 C。

政府總部

運輸局

TBCR 74/5/581/87

一九九八年三月

新機場和東涌新市鎮的公共運輸服務

目的

本文件載述有關方面為赤鱲角新機場和東涌新市鎮籌劃提供的運輸服務。

背景

2. 一九九五年六月，運輸署委託顧問進行“新機場運輸研究”，目的是為新機場和大嶼山制定一套提供公共運輸服務的策略，以供一九九七年至二零零六年期間施行。這項研究建議提供多種公共運輸服務。當局其後在一九九六年一月十八日和四月十一日，分別就“新機場運輸研究”提出的初步運輸服務，以及東涌新市鎮的公共運輸服務等建議，徵詢了委員的意見。

籌劃宗旨

3. 當局在制定新機場和東涌新市鎮的公共運輸網絡時，曾考慮下列因素：

- 競爭：除機場鐵路(機鐵)服務以外，同時容許合符經濟原則的運輸服務與其競爭。
- 服務水平：須提供足夠的運輸服務。
- 舒適方便：巴士和渡輪服務須設有空調系統。此外，須設有供行動不便者使用的設施。
- 收費：收費應為市民所能負擔，而有關服務須合符經濟原則。
- 選擇：機場巴士應有龐大的服務網絡。有些巴士服務應發揮雙重功用，可同時接載機場旅客和經常使用該等服務的乘客。此外，應為機鐵籌劃完善的接駁運輸服務。各類的士應一律可駛往機場客運大樓和毗鄰的地面運輸中心。為機場僱員提供的僱員運輸服務也會獲准開辦。

公共運輸服務

機場鐵路(機鐵)

4. 機鐵會連接中環與新機場和東涌新市鎮。機場快線(快線)提供機場特快專線服務，連接中環、西九龍、青衣與新機場，全程設有香港、九龍、青衣和機場四個車站。東涌線提供地鐵服務，連接中環、西九龍、青衣與東涌新市鎮，全程設有香港、九龍、奧運、荔景、青衣和東涌六個車站。

5. 上述兩條機鐵路線的服務時間由早上六時至翌日凌晨一時。由中環前往新機場或東涌，車程約需時 23 分鐘。快線在繁忙時間的列車班次，初期為每 8 分鐘一班；至於東涌線，來往香港至青衣站的列車，初期在繁忙時間會每 4 分鐘開出一班，而來往青衣至東涌站的列車，則每 8 分鐘開出一班。使用東涌線的乘客，可在荔景站轉乘現有的地鐵荃灣線。

機鐵接駁運輸服務

6. 新開辦的快線接駁巴士路線已經擬定，巴士上會設有行李架。服務的詳情載於下文表 1。新開辦的接駁巴士路線，以及修改現有的巴士和綠色專線小巴路線，也計劃妥當，為東涌線提供接駁服務，有關詳情概述於下文表 1和表 2：

表 1

機場鐵路接駁巴士服務

機鐵車站	路線編號	目的地	車費(元)	建議繁忙時間班次(分鐘)
機場快線香港站(途經)	AF20(新線)	太古城	(未定)	15
東涌線香港站(途經)	4	華富 — 中環渡輪碼頭	4.2(非空調巴士)	5
	12	羅便臣道 — 中環渡輪碼頭	4.3(空調巴士)	8
	15	山頂 — 交易廣場	4.9(非空調巴士) 8.8(空調巴士)	13
	20	筲箕灣 — 中環(林士街)	4.2(非空調巴士)	10
	70	香港仔 — 交易廣場	4.7(空調巴士)	6
	88	興華邨 — 交易廣場	4.5(非空調巴士)	15
	511	渣甸山 — 中環渡輪碼頭 (星期日和公眾假期除外)	6.1(空調巴士)	12

機場快線九龍站	K1A	尖沙咀(東)	3.5(空調巴士)	8
	K2A	九龍塘	7.0(空調巴士)	10
東涌線九龍站	2E	九龍城渡輪碼頭	3.0(非空調巴士) 4.2(空調巴士)	10

	3C	慈雲山	4.2 (非空調巴士) 5.9 (空調巴士)	8
	11	鑽石山地鐵站	3.5 (非空調巴士) 4.7 (空調巴士)	5
	14	油塘(高超道)	4.2 (非空調巴士) 5.5 (空調巴士)	9
	26	順天	4.2 (非空調巴士) 5.5 (空調巴士)	7
	203E	慈雲山(南)	4.7 (空調巴士)	9
	215X	藍田(廣田邨)	6.2 (空調巴士)	6/7
	281A	廣源	6.5 (空調巴士)	13/14
東涌線 奧運站	31B	石籬	3.0 (非空調巴士)	7/8
	32	石圍角	4.2 (非空調巴士)	11/12
	33A	荃灣渡輪碼頭	4.2 (非空調巴士) 5.2 (空調巴士)	9/10
	37	葵盛(西)	3.5 (非空調巴士) 4.7 (空調巴士)	7/8
	66	大興	7.3 (非空調巴士)	10
	66X	大興	8.2 (非空調巴士) 11.8 (空調巴士)	6/7
	72	太和	6.0 (非空調巴士)	18/23
	72X	大埔市中心	6.7 (非空調巴士) 9.1 (空調巴士)	7
東涌線 荔景站 (途經)	30	荃威花園 — 長沙灣	4.0 (非空調巴士)	15
	42	長青邨 — 順利	4.9 (非空調巴士) 6.6 (空調巴士)	11
	45	麗瑤邨 — 九龍城渡輪碼頭	4.3 (非空調巴士)	17
	46	麗瑤邨 — 佐敦道渡輪碼頭	3.5 (非空調巴士)	15
	46X	顯徑 — 美孚	4.9 (非空調巴士)	9
東涌線 青衣站	49X	廣源	6.8 (非空調巴士)	6/7
	63M	元朗	7.3 (非空調巴士) 10.2 (空調巴士)	8
	247M	青衣邨(只在繁忙時間行走)	3.2 (空調巴士)	6
	248M	長亨邨(循環線)	3.2 (空調巴士)	6
	249M	美景花園(循環線)	3.2 (空調巴士)	2/3

表 2
機場鐵路接駁綠色專線小巴服務

路線 編號	總站	建議最高車費 (元)	建議繁忙時間 班次 (分鐘)
A. 香港站			
45	天星碼頭(康樂廣場) — 香港大學	5.3	12
54	摩星嶺道 — 中環渡輪碼頭	6.0	12
55	瑪麗醫院 — 中環渡輪碼頭	6.0	8
B. 九龍站			
籌劃中	九龍站 — 何文田山道	4.2	8/9
C. 奧運站			
籌劃中	奧運站 — 富榮花園	3.5	10
籌劃中	奧運站 — 鑽石山地鐵站	6.5	12
籌劃中	奧運站 — 麗晶花園	7.5	15
D. 荔景站			
46M	荔景 — 荔景地鐵站	3.0	15
47M	華景山莊 — 荔景地鐵站	3.5	6
90M	荔景 — 美孚地鐵站	4.1	4
93	華員邨 — 荃灣	4.1	6
405	長亨邨 — 荔景地鐵站	4.2	5
407	青欣 — 瑪嘉烈醫院	7.2	8
E. 青衣站			
405A	長亨邨 — 青衣渡輪碼頭	2.6	8
籌劃中	青衣機鐵站 — 海濱花園	未定	未定

專利巴士

7. 當局總共籌劃了 35 條巴士路線，為新機場和東涌新市鎮提供服務。有關詳情載於表 3 和 表 4。

表 3
新機場的專利巴士服務
(1998 年 7 月新機場啟用時)

路線 組別	路線 編號	目的地	車費 (元)	建議繁忙時間 班次 (分鐘)
機場巴 士服務	A11	銅鑼灣 — 機場客運大樓	40.0	12
	A12	西灣河 — 機場客運大樓	45.0	15
	A21	尖沙咀 — 機場客運大樓	33.0	10
	A22	藍田 — 機場客運大樓	39.0	15

	A31	荃灣 — 機場客運大樓	17.0	15
	A41	沙田 — 機場客運大樓	20.0	20
	A35	梅窩 — 機場客運大樓	12.9 (20.9) (註 1)	30/60
區外巴士服務	E11	銅鑼灣 — 機場客運大樓	21.0	10/15
	E22	九龍城 — 赤鱲角渡輪碼頭(經機場客運大樓)	18.0	7/8
	E32	葵芳 — 赤鱲角渡輪碼頭(經機場客運大樓)	10.0	10/15
	E33	屯門 — 機場客運大樓	13.0	11/15
	E34	天水圍 — 機場客運大樓	13.0	6/9
	E41	大埔 — 機場客運大樓	13.0	9/12
	E42	沙田 — 機場客運大樓	13.0	12
穿梭巴士服務	S51	東涌機鐵站 — 機場客運大樓 (經貨運大樓) (循環線)	4.0	8/9
	S52	東涌機鐵站 — 飛機維修區	4.0	12
	S53	赤鱲角渡輪碼頭 — 機場客運大樓 (循環線)	3.0	15
	S54	赤鱲角渡輪碼頭 — 飛機維修區(經機場客運大樓)	7.0	15
	S61	東涌機鐵站 — 機場客運大樓 (經東涌渡輪碼頭) (循環線)	3.5	5/8
	S62	東涌機鐵站 — 貨運大樓和航機膳食區 (循環線)	3.0	8/10
	S63	東涌機鐵站 — 航機膳食區 (經國泰航空公司總部) (循環線)	3.0	6/9
	S64	東涌機鐵站 — 赤鱲角渡輪碼頭(經機場客運大樓)	3.5	5/9
通宵巴士服務	N11	銅鑼灣 — 機場客運大樓(地面運輸中心)	35.0	20
	N21	旺角 — 機場客運大樓	23.0	20
	N22	天星碼頭 — 機場客運大樓	28.0	20
	N31	荃灣 — 機場客運大樓	20.0	20

註:

(1) 括號內的車費為星期日和公眾假期的車費。

表 4
以東涌新市鎮為總站的專利巴士服務
(1998 年 7 月新機場啟用時)

I. 區外巴士路線

路線 編號	目的地	車費 (元)	建議繁忙時間 班次 (分鐘)
E21	大角咀 — 東涌機鐵站	14.0	12/15
E31	荃灣 — 東涌機鐵站	10.0	10/15

II. 北／南大嶼山巴士路線

路線 編號	目的地	車費 (元)	建議班次 (分鐘)
3	梅窩 — 東涌碼頭 (馬灣涌) (經東涌市中心)	6.6 (10.5) 非空調巴士	45/60
11	東涌市中心 — 大澳	11.0 (17.50) 空調巴士	30/60
13	東涌市中心 — 梅窩	9.7 (15.4) 空調巴士	25/60
23	東涌市中心 — 昂坪	14.5 (23.0) 空調巴士	15/60
31	大澳 — 東涌碼頭 (馬灣涌) (經東涌市中心)	7.5 (12.0) 非空調巴士	1 至 2 班
34	東涌市中心 — 石門甲 (羅漢寺)	4.0 (5.8) 空調巴士	20/30
N13 (通宵 巴士服 務)	梅窩 — 東涌市中心	13.0 (20.0)	60

註:

(1) 括號內的車費為星期日和公眾假期的車費。

渡輪

8. 赤鱲角與屯門之間會有渡輪服務，開辦初期的班次為每 20 分鐘一班，航程約需時 10 分鐘，船費 15 元。

的士

9. 為方便機場旅客來往新機場，新機場與東涌新市鎮會有下列的士服務：

- 市區的士可行走赤鱲角和東涌新市鎮。
- 大嶼山的士可行走赤鱲角和大嶼山。
- 新界的士可服務機場客運大樓、地面運輸中心和青衣機鐵站。

旅遊巴士、酒店專車和出租汽車

10. 旅遊巴士、酒店專車和出租汽車會繼續為遊客和酒店住客提供高質素的服務。

私家車

11. 駕車人士取道青嶼幹線和北大嶼山公路前往新機場，也十分方便。機場客運大樓附近會闢設逾 3 000 個泊車位。機場管理局現正考慮擬收取的泊車費。

宣傳安排

12. 政府、地鐵公司、機場管理局和各公共交通機構在徵詢香港旅遊協會的意見後，會安排足夠的宣傳，以宣布和推廣機場的運輸服務。

委員注意事項

13. 請委員注意本文件所載為新機場和東涌新市鎮而籌劃的各種公共運輸服務。

運輸局

一九九八年三月六日

機場鐵路進度報告

(一九九八年二月二十八日)

目的

本文旨在向各議員簡介機場鐵路的最新進展。

I. 建造進度

2. 土木和結構工程已接近完成，餘下的工作主要是樓宇設施和內部裝修工程。
3. 路軌工程經已全線完成，供應列車電源的架空電纜經已通電。
4. 所有配電站均已通電。
5. 機電系統工程的安裝、測試及檢收均已進入最後階段，這包括月台幕門、通訊系統、升降機、扶手電梯、環境控制系統、自動收費設備、訊號及中央控制系統等。
6. 配合通車所需的列車均已悉數運抵本港，並正進行最後階段的檢收測試。
7. 配合列車行走的有關系統的測試，已於一九九七年十二月二十九日在東涌／機場至青衣段開始進行；而青衣至香港段亦於一九九八年二月二十三日展開，這些都是按照原定的工程進度展開工作。
8. 消防處和鐵路視察組的視察工作進行順利。
9. 下一項重要目標是完成所有主要裝置，按時交予營運部門以便於一九九八年三月三十日，展開東涌／機場至青衣段的鐵路運作測試。
10. 建造工程的目標仍是在一九九八年六月二十一日

完成工程以供通車。

II. 營運概況

11. 車務員工的招聘工作進展良好，截至二月中已有百分之八十五(678位)的車務員工投入工作。
12. 一九九八年初已進入訓練活動的高峰期，平均每天有20班員工受訓，一半的車務員工已完成課堂上的訓練，而在職訓練則安排於模擬運作中進行。
13. 公司正積極籌備模擬運作，計劃於三月底展開青衣至機場／東涌站一段的運作試驗。此外，超過200項試驗活動已籌備妥當，並將與外間機構包括機管局、警察和消防處等聯合進行模擬運作。
14. 模擬運作展開前，主要的車務手冊必須備妥，大部分的手冊已草擬妥當，預計可及時印備，以供使用。本公司也展開編寫其他急切性較低的車務手冊。
15. 營運服務合約的審批工作已進入最後階段，其中包括清潔、行李手推車管理、行李搬運服務、停車場管理和行李處理等合約，預計可配合鐵路正式投入服務。

III. 結論

16. 還有不到四個月，機場鐵路便正式啟用。建造方面，只餘機電測試和檢收、車站樓宇設施和內部裝修工程尚未完成。
17. 目前，機電和樓宇設施工程的工人人數仍不斷上升，這是機場工程展開以來首次出現工人人手充足的情況。現時的主要工作是陸續為多個系統進行測試和檢收，因此這類技術專才的需求會繼續增加。
18. 雖然尚待完成的工作量也不少，幸得各有關方面的諒解和配合，工程預計可如期於一九九八年六月二十一日完成以供通車。目前，鐵路運作的重要測試已如期進行。
19. 鐵路營運方面的準備工作已紛紛就緒，招聘和培訓工作進展良好。

地鐵公司
一九九八年三月六日

機場快綫及東涌綫車費建議

目的

本文件陳述機場快綫和東涌綫的收費建議，以諮詢臨時立法會交通事務委員會意見。

I. 基本資料

背景

2. 機場鐵路包括機場快綫和東涌綫兩項服務。機場快綫是往返中環及赤鱲角香港國際機場的特快專綫，沿途共有四個車站，分別是香港、九龍、青衣和機場；東涌綫與現時的地鐵服務相若，途經香港、九龍、奧運、荔景、青衣和東涌，並分別在荔景和中環站，與現有的地鐵系統相連接。
3. 兩條行車綫的工程將於1998年6月完成。機場鐵路的車費模式和各項預測，載於機場鐵路可行性研究報告（1991年3月）；東涌綫的車費將會與現有地鐵行車綫的收費結構一致，機場快綫的車費則另行釐訂。當時預測的收費刊載於機場鐵路的刊物，以1990年的價格計算，機場快綫香港至機場的車費為50元，東涌綫中環至東涌則為11元。經期間通脹折算1998價格，車費分別為95元及21元。

財政方針

4. 根據有關法例，地鐵公司必須因應本港公共運輸系

統的合理需求，以審慎的商業原則經營。在審慎的商業原則下，公司在經營上需要自負盈虧，不倚賴政府的補貼，公司訂定以下的財政方針：

(一) 公司得承擔所有財務開支和償還債務；

(二) 自力承擔所有營運開支；

(三) 繼續維持及改善系統設備；

(四) 就股東的投資作合理的回報。

5. 地鐵公司就機場鐵路與港府簽訂了財務支持協議，商討協議期間曾就有關財務方針進行了仔細的探討。地鐵公司必須確保機場鐵路能夠達到收支平衡，在財政上自給自足，不會導致由現有地鐵線路提供補貼。機場鐵路的財務計劃是採用廣為接受的內部回報率，在四十年經營中，達至平均百分之十的內部回報，與現有地鐵系統所採用的內部回報率相同。

6. 財務支持協議中的各項前提也反映了有關的財政方針。地鐵公司應作審慎商業經營及在財政上維持自給自足的原則也反映在協議的條文內，這包括公司就機鐵的借貸總額不可超逾114億港元，借貸必須在2005年悉數清還，並於1997年起開始向政府派發股息。

車費政策

7. 一直以來，地鐵公司在釐訂車費時都須採用審慎的商業原則，在公司整體財務方針下，考慮運營所需、交通工具相互的競爭、乘客的負擔能力等等重要因素。

II. 有關機場快綫收費的各項考慮

簡介

8. 機場快綫是為往返新香港國際機場至香港的乘客而設計的專綫服務，服務以舒適、快捷和可靠為目標。列車時速135公里，由香港站至機場只需23分鐘。機場快綫的服務時間每日由早上6時至凌晨1時，每8分鐘開出一班列車。
9. 列車車廂設備可媲美航機上的商務客位，每位乘客都有沙發式的座位。每個座位背後設有個人電視，提供航班資料、國際新聞、財經消息及娛樂消遣節目；每個車廂內均設有行李架。
- 10.香港站和九龍站均設有預辦登機手續櫃檯，為所有的航空公司當日的乘客辦理登機手續和行李寄艙服務，乘客毋需沿途攜帶行李。車站大堂和月台均備有行李手推車和行李搬運服務。
- 11.機場快綫各站的交通接駁安排十分方便，乘客可轉乘地鐵、巴士、的士及汽車，或乘搭機場快綫穿梭巴士往返車站和主要酒店。車站備有交通交匯處和停車場，方便乘客轉乘，車站落客區與列車月台或市內預辦登機手續大堂一般都在同一樓層。
- 12.機場快綫的車站大堂設有航機資料顯示板，使人一目了然，此外，更備有客務中心和顧客服務處，為乘客提供最新的旅遊資料。

顧客問卷調查

13. 公司先後向航機乘客、送機及接機人士進行多次訪問調查，結果顯示乘客選擇往返機場的交通工具時，主要考慮速度、直接而毋需轉車和價格三項因素。其中 34%的受訪者表示會選用機場快綫。調查同時顯示，每十位航機乘客平均有四位接送機者陪同，航機乘客平均攜帶一件寄倉行李。
14. 另一項酒店住客的調查顯示，考慮使用機場快綫者，95%表示有興趣使用市內預辦登機手續的設施，其中 30%的受訪者希望免費得到這項服務。

乘客需求

15. 考慮到近期外來遊客減少，預計 1998 年全年航機乘客（不包括過境或轉機的乘客）的總數將達到 2,250 萬。假如包括送機和接機人士的數目，將有總數 4,050 萬的人次往返機場和市區。附錄一圖中可見其中 45% 是送機和接機人士。

市場競爭

16. 附錄二列出從機鐵各站乘坐不同交通工具前往機場所需的費用和時間。機場快綫最為便捷，行車時間最短；至於收費方面，中環至機場各項交通工具的車費，分別從 40 元（巴士）至 340 元（的士）不等。

海外機場鐵路收費比較

17. 附錄三就多個海外機場鐵路的收費比較（所有收費均折合以港幣計算）。海外一般鐵路每公里的收費

為 2.5 元，與機場快綫相若的優質機場專綫鐵路收費則達每公里 6.9 元。

優惠車費

18. 附錄四表列出各航空公司和前往機場的交通工具的優惠收費政策。航空公司和公共運輸機構普遍均為小童提供 33-50% 的車費優惠，但並不設學生優惠。嬰兒可免費乘坐機場鐵路和巴士，乘坐航機也只需付一成的機票費用。

III. 機場快綫車費建議

機場快綫車費：建議策略

19. 機場快綫的車費策略，是要在相互競爭的環境下，取得一個合理的市場比率以服務社會，另一方面也需要符合上文所述的財務要求。相對海外優質的機場鐵路，機場快綫的收費要務求更相宜。機場快綫無論在速度和可靠性都更勝一籌，加上舒適的座位、椅背電視、航機班次顯示、行李手推車、行李搬運服務、市內辦理登機手續和方便的交通轉駁設施等，相對來說，收費將略高於機場巴士。

機場快綫車費建議

20. 車費模式

在制訂公平的車費模式時，必須包括以下的原則：

(一) 車費按路程長短而定，唯乘客均以機場為起點站或目的地，由香港前往青衣的車費，與香港往機場的全程車費相同；

(二) 市內預辦登機手續櫃檯只供已繳費的機場快綫乘客使用；

(三) 機場快綫並非經常使用的服務，所以乘客使用八達通、單程票或即日來回車票所付車費一律相同；

(四) 提供即日來回車票。使用八達通乘坐機場快綫同日往來，第一程車費與一般收費相同，回程則可獲折扣優惠。

21. 車費建議

機場快綫的三個車費建議和海外機場鐵路的收費比較見附表。表中包括機場快綫佔市場比率的估計。在各建議中，按每公里的計算，往返各車站車費均一致相同。

建議	機場快綫 往機場的收費			每公里的收費 (以港元計)		機場快綫佔 市場比率
	香港	九龍	青衣	機場快綫	海外 機場鐵路 [1]	
A	100元	90元	65元	2.9元	4.9-6.9元	30%
B	120元	110元	75元	3.5元		27%
C	150元	135元	95元	4.4元		23%

[1] 包括服務質素與機場快綫相近的希斯路快綫、南海快綫及成田特急

22. 從上表可見，機場快綫每公里的收費較海外鐵路的收費低。從顧客調查結果，根據假設的模式計算，收取較高的車費會使乘客量相對減少，但總收入則較高。如果香港至機場的收費定為120元或150元，車費總收入相對比收取100元為高，但未能充份利用列車的載客量。按計算結果，收取低於100元的車費將

無法達成上述各項財政方針。

23. 為了彙集公眾對機場快綫收費的意見，本公司最近在中環地鐵站進行問卷調查。受訪者分為三組，每組分別就香港至機場收費水平給予意見，結果顯示大部分受訪者(62%)認為100元是合理的收費水平，51%的受訪者支持收取120元，46%的受訪者支持收取150元。

24. 市區內預辦登機手續費

市區內預辦登機手續費，可供選擇的範圍由免費至50元。按計算結果，不同收費水平的使用量預測如下：

市區內預辦登機收費	每天使用此項服務的人數
免費	6,700
30元	3,100
50元	1,360

25. 如果市區內預辦登機收取額外費用，則總收入較高，這做法也符合用者自付的原則，但卻會導致乘客數目相對減少。

26. 特惠車費

根據國際慣例，為嬰兒提供免費優惠，小童半價優惠都屬合理安排。學生和長者乘坐機場快綫則需繳付全費。

27. 即日回程車費

提供同一天內回程折扣，能鼓勵消費精明的送機和接機人士使用機場快綫。給與20%-50%的回程折扣，雖然可吸引更多乘客使用，但所增加的客量並不能彌補折扣的損失；折扣越高，收入損失越大。

28. 接駁交通車費

公司為乘客提供穿梭巴士服務，來往機場快綫車站至各主要酒店。乘客使用地鐵前往香港站和青衣站也十分方便。為了鼓勵乘客使用地鐵或穿梭巴士接駁機場快綫，公司考慮給與機場快綫乘客車費優惠。但研究結果顯示，所有的折扣優惠均會對整體收入造成損失。

IV. 東涌綫

簡介

29. 東涌綫將會與現時的三條地鐵行車綫互相結合，以荔景站及中環站作為轉車站。由中環至東涌的行車時間只需23分鐘。營運時間與機場快綫相同，每日由早上6時至凌晨1時。在通車初期，繁忙時間由香港站至青衣站的列車班次為每4分鐘一班；而青衣站至東涌站則為每8分鐘一班。

市場競爭

30. 附錄五列出與東涌綫行車範圍相若的巴士路線收費，按東涌至其他沿綫車站的距離，作相互比較。由東涌至青衣及奧運站的巴士收費分別為10元及14元；行走其他地區相同距離的九巴空調巴士，收費則分別為7.1元及8元。九巴過海巴士與東涌至中環距離相若的車費則為18.2元。

V. 東涌綫的車費建議

東涌綫車費政策

31. 地鐵公司承諾東涌綫收費將會與現有地鐵系統一致，東涌綫和地鐵現有綫路都採用同一車費結構。現有支綫所提供的各項優惠，包括小童、學生、長者的半價和彈性時間折扣，也會適用於東涌綫。

東涌綫收費建議

32. 按現有地鐵收費模式計算，考慮東涌綫車程較長，成人八達通車費由東涌至青衣為12.5元，由東涌至柴灣為23元。東涌至香港站的收費則為20元，較相若的巴士路綫收費略高出10%。根據現有單程車費及八達通車費的差額，成人單程車費由14元至26元不等。
33. 青衣至香港中途各站的收費，將與現時荃灣綫大窩口至中環相對車站的收費相同。
34. 機場快綫和東涌綫分別有不同的服務對象。機場快綫提供優質服務，以航機乘客為主，加上載客量的限制等，故應採用不同的車費結構。另一方面，東涌綫的車費與地鐵車費水平相同，是香港地鐵乘客所能負擔的。

諮詢意見

35. 就上述的建議，包括機場快綫的車費建議（19至28段），及東涌綫的車費建議（31至34段），歡迎各位議員提出意見。

地鐵公司
一九九八年三月六日