

立法會：環境運輸及工務局局長廖秀冬就《兩鐵合併條例草案》恢復二讀辯論時的發言全文（只有中文）

\*\*\*\*\*

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（六月六日）在立法會會議上就《兩鐵合併條例草案》恢復二讀辯論時的發言全文：（只有中文）

主席女士：

首先，我要衷心感謝法案委員會所有委員和主席劉健儀議員，副主席譚耀宗議員，為審議《兩鐵合併條例草案》付出了很多寶貴的時間和努力，使條例草案能於今天恢復二讀辯論。

自從去年七月我們向立法會提交條例草案後，法案委員會在過去十個月內召開了三十七次會議，共長達八十個小時。委員會對兩鐵合併方案中各項主要的建議、綜合《營運協議》內的每條條文，以及條例草案內的每條條文都作出了詳細的討論，並提出很多寶貴的意見。我特別感謝法案委員會主席劉健儀議員在整個討論過程中的卓越領導，令法案委員會可以有系統地完成討論所有相關的議題及各詳細條文，亦讓所有委員有充足的機會發表意見。政府亦有機會為議員提出的意見，作出了解釋及適當的回應。

兩鐵合併對我們對鐵路未來發展有重大的影響。鐵路系統提供了一個安全、高效率、可靠和符合環保原則的運輸網絡。香港鐵路系統的發展是一個成功的故事。經過多年來的發展，香港已成為世界公認的鐵路發展先驅，而地鐵及九鐵亦是全世界公認最先進及成功的鐵路系統之一。放眼將來，我們要確保鐵路網絡可以長久持續發展，以配合香港社會及經濟的發展；提升鐵路公司的競爭力，將香港的鐵路公司發展成為世界級的鐵路公司，與國內迅速發展的鐵路網絡接軌，並有實力去進軍國際市場。

兩鐵合併能帶來協同效益，讓票價有下調的空間，同時對鐵路的長遠發展帶來好處。

政府於二〇〇四年二月宣布邀請兩間鐵路公司就擬議合併一事進行商討。我們為確保公眾能分享兩鐵合併的成果，所以因應公眾的期望而為合併的商討設定了五個主要的範疇：

- （一）採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- （二）取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- （三）盡早解決目前正在規劃的新鐵路項目，特別是沙中線的轉車安排；
- （四）確保合併時不會裁減兩鐵前線員工；及
- （五）長遠而言提供合併而方便的轉車安排。

經過長時期、仔細的磋商後，政府在二〇〇六年四月十一日公布與地鐵有限公司就兩鐵合併的交易條件及架構達成共識，並已簽訂了一份不具約束力的諒解備忘錄。當時建議的合併方案，已能符合政府所訂下的五個主要範疇。

在考慮以哪一種方式去進行兩鐵合併的時候，我們的大前提是：一方面能夠體現兩鐵合併可為社會帶來的好處，而同時又可以平衡各方面的利益。基於以上的考慮因素，政府和地鐵公司皆同意以「服務經營權」的形式進行兩鐵合併是最適當的做法。合併方案亦是以此為基礎。在「服務經營權」的安排下，九鐵公司將會給予地鐵公司「服務經營權」，去營運九鐵公司現有和未來的鐵路，以及九鐵公司其他有關運輸的服務。在合併後，地鐵公司會維持上市公司的地位，而合併後其專營權將會擴大至包括提供九鐵公司的運輸服務。地鐵公司的中文名稱亦會改為香港鐵路有限公司，配合香港鐵路網絡的整合。

在「服務經營權」期間，香港鐵路有限公司（即合併後的公司）會同時負責營運兩套整合的鐵路網絡，包括負責有關鐵路系統的所有維修、改善和更新的工作和費用。在「服務經營權」安排下，九鐵公司會保留對九鐵系統的擁有權以及原有的負債。在「服務經營權」安排終止時，香港鐵路有限公司有責任向九鐵公司交回一個符合當時營運標準的鐵路系統。這情形有些像香港海底隧道，即紅隧的經營模式。

## 財務安排

在財務安排方面，九鐵公司除了可以從地鐵公司獲得一筆過的四十二億五千萬元的費用外，每年亦可獲得七億五千萬的定額費用，更可以每年根據九鐵系統的實際收入按預先與地鐵公司協定的比例分賬。分賬的形式既可以令作為擁有九鐵公司的市民大眾，在九鐵系統的實際收入上升時可以分享到更佳的回報，同時亦可鼓勵合併後的公司更盡力將經營九鐵的工作做好。

## 物業方案

至於物業方面，作為整套合併建議的一部分，地鐵公司會購入八個九鐵鐵路上蓋的物業發展權及其他相關的物業管理業務。我們知悉有個別議員對物業方案的作價十分關注，在某程度上是有些誤解，我在此嘗試解釋一下。政府的立場是，地鐵公司須按市場條款作為物業方案的作價。政府聘請了獨立專業估值顧問為有關的物業進行估值。我們必須重申，物業方案的定價是公平和合理的。政府聘用的獨立專業估值顧問採用了市場上普遍採用的物業估值方法，確認該物業方案的定價是公平和合理的。

事實上，估值的方法也獲得香港測量師學會的支持。值得注意的是，有關的作價屬於地鐵公司須支付其獲得有關物業的發展權的「入場費」，即剛才很多議員提

到的七十七億九千萬元這個價，鄭家富議員把這個數計算後，指是四百元一呎，這只是入場費，只是發展權而已，公司往後仍須投入大量資金支付地價、建築成本及其它發展成本，如利息等，才能完成這些物業發展。我們留意到有來自具聲譽的投資銀行及其它證券公司的分析員在研究報告內曾表示，地鐵公司就物業方案支付的價格是公平的。

爲了釋除議員對物業方案作價的疑慮，財經事務及庫務局與我們一直與法案委員會緊密合作，也向議員提供了大量資料，包括八個物業發展用地之住宅樓面面積、總建築樓面面積、地價等資料供議員參考。爲了讓議員確信估價是以公平和合理的基礎進行，財經事務及庫務局局長亦已應法案委員會的要求，在二〇〇六年十一月二十四日的閉門會議上向議員披露了不少具商業敏感性的相關資料。當時財經事務及庫務局局長曾向委員會清楚解釋，一旦這些資料被外洩，會影響個別發展項目的單位銷售情況，甚至影響整體物業市場的運作，故此資料必須保持機密。我們相信，在閉門會議提供的資料有助法案委員會審視物業方案。最重要的一點是，物業方案的作價是經過專業的估值顧問去評估，確認定價是公平和合理的。

#### 減價方案及票價調整機制

在合併方案中，市民大眾最關心的莫過於票價的問題。透過兩鐵合併，可以達致協同效益，爲減價創造空間。有很多議員剛剛說，「減價不用合併便可達致」的說法是說不通的，因爲如果沒有協同效益，減價是十分困難的。兩鐵合併，在正式合併首日便會開始實施減價，每日將有二百八十萬人次可受惠。在地鐵和九鐵鐵路網絡之間的轉乘車費將會取消，減幅由一元至七元不等，而使用八達通繳付全費的乘客，車費會一律減收兩毫。票價在十二元或以上車程，每程的減幅最少可達一成，每日約有三十四萬人次受惠。鐵路票價介乎八元五角至十一元九角的車程，每程的減幅最少達百分之五，每日約一百一十六萬人次受惠。這些減價都是實質而長遠的，每年可以爲市民節省六億元。此外，合併後的公司亦會爲長者提供優惠，在兩鐵合併的首年內逢星期日和公眾假期，長者乘搭地鐵或九鐵時將只須付每程兩元的優惠票價。

除了減低票價外，政府透過兩鐵合併的商討，亦促使地鐵公司承諾在去年四月簽訂兩鐵合併諒解備忘錄後的兩年內不會調升票價，加上自政府二〇〇四年二月公布邀請兩間鐵路公司開始商議合併一事而與鐵路公司的君子協定，在商討合併期間不會加價，鐵路公司至今已在兩鐵合併的前提下，凍結票價超過三年之久。在審議法案的過程中，我留意到議員及市民都非常關注的減價期的問題。經過多次與地鐵公司反覆商討，最終敲定在兩鐵合併的前題下，將二〇〇六年四月開始兩年內不加價的承諾延長至二〇〇九年六月。換句話說，鐵路公司將會因兩鐵合併而凍結票價達五年之久。在今年七月完成整個立法過程後，我們便可實踐這個承諾。

另一個公眾非常關心的票價有關的問題是票價調整機制。目前，地鐵公司及九鐵公司分別享有票價自主權，他們會按審慎的商業原則，考慮當前市場情況、來自

其他交通工具的競爭以及公司的財政目標等因素來釐訂票價。在過去經濟環境不理想時，市民及立法會議員不斷要求兩鐵公司不單要提供票價優惠，還要實質地減低票價。但在票價自主下，鐵路公司雖然提供了票價優惠紓解民困，但一直都未能減低票價。兩鐵合併為我們提供了是一個良好的契機，引入可加可減票價調整機制，取代現時鐵路公司的票價自主權。現時的建議是在兩鐵合併後，票價的調整須根據方程式計算，可加亦可減。這個方程式與消費物價指數變動、行業工資指數變動及生產力因素掛鈎。這兩個指數確立已久，既客觀又可被引證，確保未來的票價調整能反映經濟情況及市民的承受力。

$$\text{整體的票價調整幅度} = 0.5 * \text{綜合消費物價指數變動} + 0.5 * \text{工資指數變動} - \text{生產力因素}$$

我亦注意到議員十分關注合併後的公司可偏離根據票價調整機制計算所得的整體票調整幅度，調整個別票價的彈性的範圍。我想強調一點，鐵路公司在運用調整個別票價的彈性時，必須符合票價調整機制定出的整體票價調整幅度，鐵路公司是絕不可能從中額外得益的，這點在機制中已有明確的保障。事實上，規定該公司按同一幅度劃一調整所有個別票價，實際上並不可行。當然我亦明白議員在這方面有很大的意見，我們亦多番與地鐵公司商討，而地鐵公司亦最終願意採納議員的意見，將加減十個百分點的彈性收窄一半至加減五個百分點。

劉江華議員提到一些突發情況，如在經濟下調時，現時地鐵公司在營運時已作考慮，將來亦會以此模式運行。王國興議員亦提到不希望針對某些地區，相信以加權方式去計算的方案，公司不可能完全去針對一個地區，況且有其他公共交通工具去競爭，公司需考慮其他公共交通工具的票價，在這況下，我相信他們不可能這樣做。

## 轉車安排

除票價問題外，市民亦能直接受惠於更方便的轉車安排。兩鐵合併後，鐵路公司會在兩鐵合併的首年內，拆除三個轉線車站，即南昌、九龍塘及美孚站內分隔兩鐵的閘機，屆時乘客可毋須再通過分隔兩鐵的閘機來轉線。此外，兩家鐵路公司已同意為在擬議的沙中線方案提供全面的綜合轉線車站，作為合併方案的一部分。日後沙中線的乘客可在同一轉線車站的月台轉乘地鐵系統，而無須先離站，再步行前往另一個站。

## 服務及安全標準

兩鐵合併後，合併後的公司仍須符合現行法例的規定，維持妥善而有效率的服務，以達致綜合營運協議指定的服務及安全標準。合併後，鐵路視察組會保留行使對鐵路進行檢查及調查的權力，確保乘客安全。

目前我們為兩間鐵路公司所訂立的服務表現目標水平已經很高，而衡量準則所涵蓋的範圍亦很廣。與外國其他鐵路相比，香港的鐵路在世界各主要鐵路系統中，營運方面的表現排名是名列前茅的。當然，我們希望鐵路的服務能精益求精。因此，我們藉著兩鐵合併的建議，將提高多項服務表現要求的水平。這些改變都是對市民有利。

## 公共交通的競爭

在討論條例草案過程中，有多位議員表示擔心兩鐵合併是否會造成鐵路公司壟斷市場，我認為這情形並不存在。現時兩間鐵路公司的網絡沒有多大的重疊，而他們面對的競爭並非來自另一間鐵路公司，而是其他的公共交通工具的營運商。故此合併後的公司仍要面對來自其他公共交通工具營運商的激烈競爭。香港目前的交通模式是多元化的，這個局面在未來將不會改變。況且，合併後的公司將受制於一個公式化的票價調整機制，而非目前的票價自主，亦受《營運協議》規管，因此在制度上對大眾有更大的保障。

## 員工

員工是鐵路公司的重要資產，因此在任何會合併的方案都必須能妥善處理員工的問題。一直以來，兩間鐵路公司在這方面都做得相當不錯。我很高興他們已就很多與兩鐵合併有關的員工事宜與員工組織及五個工會達成共識。這都是管理層與員工不斷保持直接溝通，大家雙方努力不懈，朝着相同目標「一間公司，一個團隊」出發的成果。

兩間公司已與五個工會就合併與員工有關的十八項事宜的商討取得令人滿意的成果，雙方面並一同簽署了文件，確認他們所取得的成果。

無論對於管方或員工，這個都是兩鐵合併的過程中一個重要的里程碑，為將來雙方繼續溝通及合作奠下良好的基礎。我特別感謝一些促進工會及鐵路公司有效溝通並達成以上共識的議員——王國興議員和鄭志堅議員。

## 沙中線

沙中線在法案委員會討論條例草案過程中是一個熱門的題目。我們都很關心沙中線的規劃和建設，亦盡可能對大家的提問作回應。我發現在各位議員就沙中線的發言中有些不是太準確之處，在同一事上大家的看法和了解也不一。沙中線是《鐵路發展策略 2000》建議致力發展的項目，沙中線一定會包括過海的鐵路線段。剛才梁家傑議員說他在傳媒那裏得悉會分為「沙紅線」和「沙中線」，政府方面，從來也沒有這樣的方案，那是傳媒的消息。在此，我希望他能了解那並非政府所發出的消息。公民黨譚香文議員則不贊成建太多鐵路，擔心鐵路獨大會阻礙其他公共交通的發展。我們在發展鐵路時都必須兼顧其他公共交通的運作，他們是否能保持其

特有的功能呢？這都是所有鐵路發展中必須要考慮的。

因應九鐵公司和地鐵公司就兩鐵合併一事的商討，九鐵公司已進一步檢討沙中線與地鐵系統的轉車安排。兩間鐵路公司同意如果落實兩鐵合併，將會在這些車站提供更方便的月台轉車安排。我們正就該新方案與九鐵公司的沙中線方案作一併考慮。事實上，沙中線方案涉及一些技術問題，現正在積極研究中，例如沙中線項目與現正進行之啓德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討的配合及銜接問題等。在合併立法程序完成後六個月內，我們會定出沙中線的方案，包括實施時間表。

### 有關殘疾人士的事宜

在法案審議期間，很多議員對殘疾人士使用鐵路服務及其設施、鐵路公司聘用殘疾人士及殘疾人士票價優惠提出了很多意見。其中不少已獲鐵路公司採納。

在殘疾人士使用鐵路服務及其設施方面，政府的運輸政策是為殘疾人士達至提供無障礙運輸的目標。在法案委員會的討論過程中，經聽取了議員的意見，地鐵公司已同意於合併後在九鐵每個車站提供最少一部雙向闊閘機，方便殘疾人士使用，亦會修訂綜合《營運協議》有關條文，訂明合併後的公司須把扶手電梯及升降機設置在合適位置，以快捷有效地運送車站內的乘客。地鐵公司在改善殘疾人士設施方面至今已耗資逾四億元，而九鐵近年亦投放了二億三千五百萬元。議員亦對其他不同的殘疾人士設施有不少的意見，而地鐵公司亦認同加強與殘疾人士有關的團體的溝通有助更充份地了解他們對設施方面的需要，因此地鐵公司同意在擬議的綜合《營運協議》加入新的條文，規定合併後的公司須制訂程序，諮詢代表殘疾人士的團體、每年檢討該公司為殘疾人士提供的設施及將有關檢討的結果知會有關的殘疾人士團體。這將有助加強鐵路公司與殘疾人士有關的團體的溝通，及更有成效地為殘疾人士提供設施。

至於聘用殘疾人士方面，兩間鐵路公司表示會繼續履行作為提供平等機會的僱主的社會企業責任，並已同意議員的提議，合併後會每年公佈其僱用的殘疾人士的數目，以及會主動與殘疾人士團體交換意見，研究可為他們提供的就業機會。

政府向來重視及支持殘疾人士融入社會。有關為殘疾人士提供公共交通票價優惠的建議，當局一直在立法會有關的小組委員會與議員及營辦商保持溝通。小組委員會主席已去信政務司司長，提出運用公帑，包括與政府在共同承擔的原則下，向殘疾人士進一步提供票價優惠的建議。政務司司長將盡快作出政策上及原則上的回應。當局亦會繼續與小組委員會討論。我同意周梁淑怡議員所言，但凡一些值得追求的、有益社會的訴求，不但在合併時要做，其實要在合併前後，都必須繼續為這些事情去努力。

### 西北鐵路服務檢討

多位議員及屯門及元朗兩區的區議會對西北鐵路服務範圍內的輕鐵及巴士服務表示關注。對於一個長期虧蝕的輕鐵系統，我們實在有需要檢討該系統在西北鐵路服務範圍內整體公共交通服務中所應擔當的角色及須提供的服務水平，包括增加列車數目的考慮等，以能更切合屯門及元朗區居民的需求。因此，我同意周梁淑怡議員提出檢討的建議，會要求兩間鐵路公司與運輸署開展一個整體及前瞻性的檢討。由於合併後的公司須得到足夠的營運經驗才能有效參與該項檢討，我要求有關檢討須於明年三月底完成，並不遲於明年第二季內向立法會作出詳細介紹及討論。

對於輕鐵的票價問題，我十分明白屯門及元朗區居民的關注。有很多政黨、議員及地區團體曾向我反映，要求鐵路公司在合併後保留現有西北鐵路有關的票價優惠一段時期後才作檢討。剛才劉健儀議員和周梁淑怡議員分別特別提出要求將優惠的時期多延長兩年。我認為這是值得考慮的，經反覆思量後，亦與鐵路公司多番討論，鐵路公司表示他們一向會因應市場情況及乘客需求，不時檢討有關的車費優惠推廣計劃。最終，地鐵公司考慮到屯門及元朗區的獨特情況，所以向我表示同意，如果兩鐵合併獲得通過，輕鐵及西北鐵路巴士服務的現有票價優惠，以及西鐵的月票計劃在未來兩年，至二〇〇九年六月底前都會維持不變。

此外，我聽到有不少議員，包括張學明議員和譚耀宗議員要求保留九鐵公司西北鐵路巴士線 K73P 及輕鐵線 761P 特別班次的服務。我明白這兩條路線是因應九鐵公司在今年初實施輕鐵路線重組計劃中一併引入以協助當區居民適應有關路線重組。因應議員的要求，地鐵公司表示這兩條路線在明年年底前，會維持不變。

## 時間表

主席女士，在過往的法案委員會的討論當中，我們已積極考慮委員提出的關注，以及盡力配合委員會的工作。有個別委員可能認為條例草案的時間表太急迫。事實上，自從政府在去年四月公布兩鐵合併的方案以來，我們出席了立法會交通事務委員會及財經事務委員會的五次會議，與議員討論合併方案的細節，亦詳細回答了議員的提問及向立法會提交了補充資料。

「兩鐵合併」的方案已在立法會有關的事務委員會、法案委員會及社會上作出廣泛的討論，我得悉公眾對兩鐵合併的反應整體來說是正面的。我相信委員同心希望能夠盡快讓條例草案獲得通過，以便兩鐵合併能夠盡早落實。

《兩鐵合併條例草案》的主要目的是修訂《九廣鐵路公司條例》及《地下鐵路條例》，為落實兩鐵合併提供所需的法律架構，這是技術性的條文。假如條例草案獲得立法會的通過，我們會把有關的附屬法例提交立法會。立法會已成立了「研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會」，審議與合併建議有關的附屬法例的擬議修訂。倘若能順利在七月十一日立法會休會前完成通過程序，地鐵公司會立刻啟動上市條例所規定必須進行的工作，並依據既定程序召開特別股東大會。當獲得

通過後，兩間鐵路公司將可為兩鐵合併作出最後準備。所有這些程序相信可在完成所有立法程序後的數月內完成。我希望有關工作能盡快完成，讓市民能盡早見證車費減價。

最後，我想藉此機會讚揚兩鐵的員工，在過去討論兩鐵合併的期間，一直緊守崗位為市民提供安全及高水準的服務。他們亦做了大量工作為兩鐵合併作貢獻。他們努力的成績將會有目共睹。

主席女士，兩鐵合併能對整體社會帶來好處，亦普遍獲得市民的支持。條例草案是落實兩鐵合併所必須的法律架構，為盡快落實兩鐵合併，我懇請各位議員支持條例草案，以及我在全體委員會審議階段提出的各項修正案。

多謝主席女士。

完

2007年6月6日（星期三）  
香港時間21時59分