

提交《兩鐵合併條例草案》委員會的意見

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
1	<ul style="list-style-type: none"> • 香港地產建設商會 • 香港城市大學副教授李鉅威博士 • 香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（「研究小組」） 	有關兩鐵合併的一般事宜	<p>香港地產建設商會相信，兩鐵合併若能妥善落實，可以提高效率，解決資源浪費及重疊的問題，對本港整體社會有利，因此贊成兩鐵合併。</p> <p>香港城市大學副教授李鉅威博士認為兩鐵合併使地鐵公司能夠在三個範疇作分散投資：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 可以籌劃全港性的鐵路發展； 2. 公司業務可以從交通運輸的業務擴展至土地徵收及物業發展；以及 3. 可以從提供香港境內的鐵路服務擴展到跨境鐵路業務。 <p>新的地鐵公司規模會更大，而且更有效率，這是令人樂見的事。</p> <p>香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（“研究小組”）認為，從城市規劃和發展的角度出發，兩鐵合併的影響是正面的。香港山多地少，以鐵路為骨幹的集體運輸系統，減少道路的興建和車輛廢氣污染，並騰出更多土地作休憩環境或</p>	<p>我們知悉香港地產建設商會贊成兩鐵合併。</p> <p>我們知悉李博士認為兩鐵合併會在各方面帶來正面的影響。</p> <p>我們知悉研究小組認為兩鐵合併的影響是正面的，而且以鐵路為骨幹的集體運輸系統，符合可持續發展的理念。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			行人專區的用途。這種以實現緊湊城市(compact city)的空間發展模式，符合可持續發展的理念。	
2	<ul style="list-style-type: none"> • 香港城市大學副教授李鉅威博士 • 香港理工大學副教授熊永達博士 • Mr David WEBB, Webb-site.com 編輯 	財務方案	<p>香港城市大學副教授李鉅威博士認為：</p> <p>(a) 專營權為期 50 年是恰當的。</p> <p>(b) 財務方案整體而言是可以接受的，能夠反映各方(地鐵公司、九鐵公司及市民大眾)的財政責任及利益。</p> <p>香港理工大學副教授熊永達博士認為，50 年的專營期似乎太長，若出現問題，難以介入調停。參考歐洲的做法，《營運協議》似乎一般為期 10 至 15 年。</p>	<p>李鉅威博士這方面的看法與我們一致。</p> <p>服務經營權協議為期 50 年，旨在使之與合併後的公司專營權同期屆滿，而考慮到合併後的公司須就經營權有關資產的維修、改善及更換作出大量投資，有關年期的安排實屬正常。如果服務經營權的年期大幅縮短，合併後的公司將沒有足夠時間從其投資取得回報、也沒有足夠動機使其完全發揮在營運和服務方面的效率。再者，合併後的公司將需時數年以達致協同效益。</p> <p>就熊永達博士所指國外部份為期 10 年至 15 年的營運協議，我們認為這些營運協議的安排不適用於兩鐵合併。這些國外的營運協議一般只</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>Webb-site.com 網站編輯 David WEBB 先生表示打算呼籲小股東投票反對兩鐵合併，理由是分帳算式中的下限在未來 50 年不會隨通脹調整，因此，地鐵公司根據合併的交易條件向九鐵公司繳付九鐵資產收入的百分率，會不斷上升。分析如下：</p> <p>(a) 帳面收入會隨日後的通脹推高，以致收入越來越多處於 35% 的幅帶上限。合併交易取走收入有利部份，並肯定了隨日後通脹的速度不斷減少的邊際利潤。</p> <p>(b) 由第零年至第五十年，以 5% 通脹率計算，有關的收入由 52 億元增至 600 億元，向九鐵公</p>	<p>包括列車的營運以為乘客提供指定的服務，而有關的鐵路營運者一般沒有責任就列車、路軌、訊號系統、車站和其他基建作投資，也沒有責任更換這些資產，因此，他們除了向鐵路擁有人繳付使用資產的費用外，不需要如本港的鐵路公司一樣需在鐵路系統上作出大量投資。</p> <p>如合併後的公司嚴重違約，服務經營權協議將可被取消。</p> <p>地鐵公司表示交易是一個平衡的方案，為乘客、員工及投資者帶來利益。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>司繳付的款額由 10 億元增至 198 億元，九鐵公司的收入分帳比率由 19.8% 上升至 32.9%。第八年後，收入衝破 75 億元界線，超過這個款額的一切收入均按 35% 計算，於是分帳率會急升。</p> <p>David WEBB 先生又認為，兩鐵合併的財務條件對地鐵公司不利，理由如下：</p> <p>(a) 地鐵公司須獨自承擔日後維修和更換九鐵公司資產的責任，包括列車、控制及訊號儀器，以及鐵路隧道的維修。但地鐵公司接收的只是“截至當時計算”的現有資產，加上完工後的九龍南線及落馬洲支線。50 年的專營期結束時，這些資產的權益均須歸還九鐵公司。</p> <p>(b) 50 年專營權生效初期，九鐵資產資本開支負擔或會較輕，但列車在數十年內便會耗損或過時。當收入分帳率升至 35% 的上限時，資本開支亦會不斷增加，消耗地鐵公司的資源。實際上，遠遠早於二零五六年專營權屆滿前，除鐵路隧道外，基本上所有九鐵資產都已由地鐵公司出資更換。可是，這些已更換的資產日後歸還九鐵公司時，必須是一套</p>	

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>“完全正常運作的鐵路系統”，九鐵公司無須為此繳付任何費用。</p> <p>(c) 九鐵公司二零零五年的息稅折攤前(稅前)收入是 23.56 億元，即相應收入的 43.8%。即使假設稅前收入逐步回穩至長期平均達 49%，扣除日後九鐵公司 30%左右的分帳後，餘下的 19%須用作支付日後更換資產的資本開支及折舊的費用(過去 3 年，平均比率為九鐵公司收入的 14%)，令邊際利潤可能低至單位數字。</p>	
3	<ul style="list-style-type: none"> • 香港測量師學會 • 威格斯資產評估顧問有限公司執行董事陳東岳先生 	物業方案	<p>香港測量師學會相信建議的物業方案符合有關各方的最大利益，而且條件公平合理，因此大力支持合併建議的物業方案。此外，該會非常贊同獨立估值師採用的估值方法及估值結果。有關估值方法的具體意見如下：</p> <p>(a) 地鐵公司會支付 49.1 億元，換取 8 幅物業發展用地的權益。這個數額是根據合併後的公司預計從各幅用地的估計發展利潤攤分所得款額計算。獨立估值師根據九鐵公司發展用地和獲取利潤的方式，運用餘值估計法計算</p>	我們歡迎香港測量師學會就估值概念及方法之支持意見及解說。測量師學會這方面的專業看法與我們一致。

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>發展商的利潤，首先評估在市場出售物業的收益，然後扣除各項成本，再把所得的純利按發展期折減，得出現值。由於這些用地須與其他發展商合作發展，純利會按照商定的比例攤分。地鐵公司基本上取代九鐵公司持有這些用地的發展權，地鐵公司付給九鐵公司的款項，其實等同兩鐵合併前九鐵公司攤分所得的發展利潤。</p> <p>(b) 物業所得收益之市值，是根據確實資料及九鐵公司提供的預測推算。須扣除的成本包括地價、建築成本、項目預備工程成本、稅項及融資成本、專業服務費用、市場推廣費用等。</p> <p>(c) 獨立估值師根據八幅用地每幅的地點、地盤面積、建築樓面面積、收入、成本，以及項目實施計劃等因素，計算出在市場出售的收入，因此相信與市場做法一致。</p> <p>威格斯資產評估顧問有限公司執行董事陳東岳先生也認同政府聘用的估值師採用的估值方法。他又澄清，收購發展項目發展權的作價，應以該項目的預計可實現利潤的折現值為作價基</p>	<p>陳東岳先生這方面的看法與我們一致。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			礎，而不是以“預期收入”作依歸。因此，明報於二零零六年七月三日的報道引述他對市值呎價的看法會予人錯覺，以為發展權作價可能被低估。	
4	<ul style="list-style-type: none"> • 香港城市大學副教授李鉅威博士 • 香港理工大學副教授熊永達博士 	法律架構及兩鐵合併條例草案	<p>香港城市大學副教授李鉅威博士對兩鐵合併條例草案的意見如下：</p> <p>(a) 兩鐵合併條例草案提供了所需的法律架構，陳述及釐清地鐵公司、九鐵公司以及代表公眾利益的特區政府的責任與職能。公眾利益包括合併後的公司的市場實力、土地資源的分配、鐵路行業的未來發展及服務水平。更重要的是，政府須確保管理合併後的公司運作的制度有效、具透明度，並且公平公正。</p> <p>(b) 各方的行政責任應盡可能詳加說明。50年專營權的成功實行，依賴行政機制及行政人員的優良管理。</p> <p>香港理工大學副教授熊永達博士的意見如下：</p> <p>(a) 政府向公眾發出的公告及文件，從未清楚說</p>	<p>兩鐵合併條例草案為規管合併後的公司提供所需的法律架構。當局會與草案委員會就審議兩鐵合併條例草案詳細內容緊密合作。</p> <p>正如當局就二零零六年四月十二日的立法會交通事務委員會及財經事務委員會聯合會議所提</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>明兩鐵合併的目的／目標。</p> <p>(b) 從過去 30 年的表現看來，“審慎商業原則”及“鐵路和物業綜合發展經營模式”行之有效。</p> <p>(c) 九鐵公司併入地鐵公司後，重整鐵路運作的工作全部完成，鐵路可以完全按照“審慎商業原則”營運。</p>	<p>交“兩鐵合併 – 建議的未來路向”的文件中指出，推展兩鐵合併可為整體社會帶來好處，透過兩鐵系統的合併，兩關鐵路公司能優勢互補，為香港帶來一家世界級的鐵路營辦商，提升香港在內地及國際市場的競爭力。此外，乘客將可從兩鐵合併中即時受惠，因為鐵路票價將會在合併首天起調低。乘客亦可享受更方便的轉車安排。兩鐵合併時將會引入一套更客觀和透明度更高的票價調整機制，取代現時兩鐵享有的票價自主權。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> • 香港城市大學副教授李鉅威博士 • 香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（「研究小組」） 	市場競爭	<p>香港城市大學副教授李鉅威博士及香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（“研究小組”）均認為兩鐵合併不會造成壟斷問題。</p> <p>李鉅威博士認為，香港兩間鐵路公司在市場上已各自擁有某程度上的壟斷。事實上，合併後的公司要在鐵路運輸的業務上行使額外的壟斷力並不容易。兩鐵合併會帶來更多社會效益，包括減低票價及取消轉乘車費。這些社會效益應以長遠眼光來看，並視之為香港整體交通運輸基建的一</p>	<p>李博士及研究小組認為兩鐵合併不會造成壟斷問題，看法與我們一致。合併後的公司仍要繼續面對其他公共交通工具之強烈競爭，尤其是公共巴士。市場競爭將促使合併後的公司以具競爭力的票價水平提供優質服務，以維持對乘客之吸引力。根據法例，合併後的公司須維持妥善而有效率的服務。鐵路的營運亦受營運協議監管。兩鐵合併後之票價調整，將採用一套更客觀和透明度更高的票價調整機制，取代現時兩鐵享有的票價自主權。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>項改進。</p> <p>“研究小組”認為，兩鐵合併後會做成壟斷局面的憂慮不能成立。“研究小組”的意見如下： 現時兩鐵路線大致沒有重疊，它們的真正競爭對手，主要是公共巴士公司。只要公共巴士維持足夠的服務水平和競爭條件，容許市民選擇，兩鐵合併後的鐵路服務是不可能做成壟斷的。鐵路運輸依賴規模經濟效益，兩鐵合併後組成快捷完善和四通八達的網絡，才可以充份發揮鐵路服務的長處，從而減低經營成本和提高運作效率，有望維持車資的穩定。</p>	
6	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵有限公司員工評議會（「員工評議會」） • 兩鐵五會聯席會議（「兩鐵五會」） • 九廣鐵路公司 	員工事宜	<p>員工評議會、兩鐵五會、員工諮詢委員會及員工總會提出以下的意見：</p> <p>(a) 員工評議會認為現時所有評議員、聯席協商會代表皆由員工直接選出，並積極扮演溝通建議、監察等角色。與公司持續進步，有直接關係。若完善的溝通機制能夠納入《香港鐵路條例》，對未來維持妥善而有效的服務，當有莫大的裨益。</p>	<p>正如員工評議會所指出，地鐵公司多年來已建立了一套與員工評議會及諮詢委員會代表及工會溝通及諮詢的機制。九鐵公司的情況亦是一樣。過往，很多管方及員工共同關注的事項都有效地經由這些既有的溝通渠道獲得解決。基於員工及公司的共同努力，透過這些溝</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
	<p>員工諮詢委員會(「員工諮詢委員會」)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 香港鐵路員工總會(「員工總會」) • 九廣鐵路員工協會(「員工協會」) 		<p>(b) 員工評議會認為地下鐵路條例第 III 部第 29 條及 30 條訂明僱員疏忽作為或不作為罪行；及故意危害安全的罪行之刑罰，現時是適當的。</p> <p>(c) 地下鐵路條例 IX 部第 41 條訂明與僱傭有關的事宜，員工評議會及員工總會希望該等條例能夠在香港鐵路公司繼續沿用，讓員工的僱傭權益能夠繼續得到法例保障。</p> <p>(d) 兩鐵五會及員工協會要求合併後的公司應保障鐵路員工的合理權益，包括職業、年資、專業資格、薪酬、福利及退休金等。兩鐵五會認為應通過立法作出保障。</p>	<p>通的渠道，兩間鐵路公司一直與員工維持良好及和諧的勞資關係。現時的安排一直運作良好，我們不認為有需要考慮立法規管公司的內部溝通機制。</p> <p>我們同意員工評議會的看法。</p> <p>《兩鐵合併條例草案》已能照顧員工評議會及員工總會的訴求。</p> <p>根據合併方案，兩間鐵路公司全體在職員工在兩鐵合併時會按當時的聘用條款及條件獲合併後的公司聘用。《兩鐵合併條例草案》載有具體條文，訂明在兩鐵合併時，兩間鐵路公司全體在職員工當時的退休福利會在兩鐵合併後繼續有效，並在各方面均當作單一項連續受僱。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>(e) 員工評議會認為於 2000 年訂定的《地下鐵路公司經營權協議》其中鐵路營運的服務水平，包括列車服務、自動收費系統及電樓梯、升降機的可靠性目標，同事普遍認為是可以接受。在穩定的工作環境下工作，同事會倍感信心。此外，每年公司都自我不斷提升經營權協議內的服務水平，為全港市民提供最妥善而有效率服務。不過，地鐵公司和九廣鐵路公司無論工作文化、環境、設備、性質和標準都各有差異，需要時間磨合，員工評議會亦深明社會對香港鐵路服務有極高期望；但不宜增添同事的無形壓力，並希望在兩鐵合併最初磨合期，能夠得到社會的包容和體諒，但員工評議會承諾會盡力做到最好，致力達到甚至超越鐵路營運可靠性的目標。</p> <p>(f) 員工評議會認為兩鐵合併後會帶來協同效應，無可避免地出現一些職位重疊現象；公司亦將繼續精簡架構，進一步降低經營成本，令員工的職業保障受到威脅，員工評議會要求公司盡全力照顧所有員工。一如以</p>	<p>兩間鐵路公司服務表現的要求和其顧客服務承諾訂立的目標水平很高，而衡量準則所涵蓋的範圍亦很廣。假如落實兩鐵合併，合併後的公司為其線路訂立的服務表現的要求及顧客服務承諾目標水平，須不低於現時要求的水平。為幫助兩鐵文化融合，兩間鐵路公司已共同舉辦了一系列的文化融合工作坊，讓兩鐵員工加深雙方了解。兩間鐵路公司會繼續這方面的工作。</p> <p>兩間公司多次公開表示會致力照顧所有員工的利益，不論是前線或非前線員工。而前線和非前線的職能將在合併公司中繼續存在，即使被界定為非前線員工，亦不等於職業會一定受到影響，絕大部份員工在合併後會在原來崗位繼</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>往，應採取透過員工自然流失和職位調配等方法去解決問題。切勿輕率裁撤員工，以致影響他們的生計，亦可避免打擊在職員工的士氣。員工諮詢委員會認為預計合併後，部份員工未能留任於原有的職能與部門，因此，必須有一套清晰的員工調職政策，以減輕員工的焦慮，有關方面應向全體員工清楚解釋調職政策，並在可行的情況下盡快作出公佈。</p> <p>(g) 員工評議會認為員工會擔心合併後的公司為了統一制度而導致現有的薪酬福利制度，如退休金制度、醫療福利、年假等有所倒退。員工評議會認為現時兩間公司的聘用條款並不一樣，合併後的公司劃一條款時，公司會考慮合併後的成本效益，競爭條</p>	<p>續工作。由於鐵路網絡擴展、業務增長、員工自然流失及退休等原因，兩間鐵路公司預期在合併後首三年會有超過 1,300 個職位空缺，遠遠超出估計會受協同效益影響的 650 至 700 個職位。儘管不能排除出現技能錯配的可能性，合併公司將協助受影響員工獲得新崗位，並會考慮非前線員工對職位要求，盡可能作出配合，並為員工提供一切所需的培訓。公司亦會成立特別小組協助員工適應新的工作崗位。地鐵公司及九鐵公司過往都會有成功例子，調配逾千名員工往其他職能的崗位。鐵路公司會透過一個公平、公正的程序，處理未來員工的安排。在過程中，地鐵公司及九鐵公司均會共同參與，並會在諮詢員工後才就有關的員工安排作出最後的決定。</p> <p>現時兩間鐵路公司的聘任條件大致相若，但又不完全相同。為有助人力資源的融合，地鐵公司和九鐵公司表示合併後的公司會統一現時兩間公司的聘任條件及職級與薪酬架構。兩間鐵路公司已共同委任獨立顧問，詳細研究職級與薪酬架構及聘用條款，預期研究將於 2006</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>件及市場慣例等因素。至於新的聘用條款如與原來有所差異，員工評議會希望公司會一如以往，先諮詢員工的意見、謀求共識才作出決定，而員工總會及員工協會則要求聘用條款在合併前公佈。而兩鐵五會及員工總會認為新的聘用條款要尊重員工的個人意願；而兩鐵五會及員工協會認為不能強迫員工接受新制。兩鐵五會則希望在雙方未有共識前應以原有聘用條款在合併公司任職。員工總會要求聘用條款在員工簽署確認後方可執行。員工諮詢委員會認為新的薪酬福利與九鐵及地鐵公司個別員工的現有薪酬與服務條件預期會存在一些差距，故應制訂一個機制及作出恰當的轉化安排，遇有差距時，員工可知道自己的薪酬福利會比前優厚或遜色。</p> <p>(h) 兩鐵合併，公司只承諾確保前線員工的職位保障，員工評議會及員工總會認為這做法並不合情理。一直以來，非前線員工對前線員工的支援和協助，其貢獻是有目共睹的。在合併的過程中，同事仍繼續辛勤工作，但最</p>	<p>年年底完成。兩間鐵路公司會就影響員工的事宜諮詢員工，並會充分考慮收集到的員工意見。鐵路公司會就有關新的聘任條件諮詢員工，然後才作最後決定，因此員工將會被充份諮詢。地鐵公司和九鐵公司表示，新的聘任條件將以整體模式處理的，預期新的聘任條件會與兩間鐵路公司現行的聘任條件相差不大，而且具市場競爭力。</p> <p>兩鐵合併後，無論前線或非前線職位均會繼續存在於合併後的公司。兩間鐵路公司多次公開表示會致力照顧所有員工的利益，不論是前線或非前線員工。即使被界定為非前線員工，亦不等於職業會一定受到影響，絕大部份員工在</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>後他們未必能夠獲得應有職業保障。因此，員工評議會懇請公司盡全力照顧所有員工。員工總會亦要求兩鐵管方對所有非前線員工中的基層員工作出職業保障的承諾及從速對他們作出妥善安排，包括適當的培訓和合理的調配，以使他們的工作權利得到明確保證。而兩鐵五會及員工協會亦認為兩鐵對於非前線員工應有完善政策安排。</p> <p>(i) 兩鐵五會、員工總會及員工協會均認為前線員工應直接過渡，不應存在篩選或委任；而員工諮詢委員會則認為：(i)如果職位數目與合資格員工的數目相符，一概應採取直接委任方法。甄選僅在特殊情況下才進行。(ii)甄選員工應根據其能力、資歷，以及相關經驗，而不應與其現任職位及現行薪酬的水平掛鈎。(iii)長期與合約員工應獲同等對待。(iv)倘有甄選小組，其成員應為兩家公司相</p>	<p>合併後會在原來崗位繼續工作。由於鐵路網絡擴展、業務增長、員工自然流失及退休等原因，預期在合併後首三年會有超過 1,300 個職位空缺，遠遠超出估計會受協同效益影響的 650 至 700 個職位。合併後的公司會盡量把受影響的員工調至其他職位空缺，並提供所需訓練及支援，以協助他們適應新工作。兩間鐵路公司過往都會有成功例子，調配逾千名員工往其他職能的崗位。整體而言，兩鐵合併將為員工提供更多專業發展的機會。兩間鐵路公司亦已舉辦職業諮詢的工作坊及簡報會，讓員工得悉有關訊息。</p> <p>根據合併方案，在兩鐵合併時，兩間鐵路公司的全體在職員工將會受聘於合併後的公司。兩間鐵路公司預期在在合併後大部份的員工都會繼續在其當時崗位上工作。大部份前線員工會直接過渡，但由於兩鐵現時的轉車站（如九龍塘站或南昌站等）的人手安排會在兩鐵合併後因應為乘客提供整合的轉車安排而略有改動，所以有可能需要對小部份前線員工作出適當的調動。合併後的公司會盡量安排那些受影</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>關職能的處別主管或部門經理。(v)應參考兩家公司現時的員工比例，以釐定合併公司的員工組合。</p> <p>員工協會要求合約員工在必需在長期職位工作的應該轉為長期僱員。</p> <p>兩鐵五會、員工總會、員工諮詢委員會及員工協會還提出下列意見:</p> <p>(a) 兩鐵五會及員工協會認為工會在員工權益和員工架構、薪酬福利和人事政策上應有直接參與權；而員工總會要求管方加強工會在權益事項安排的參與程度，使一切因合併</p>	<p>響的前線員工擔任性質相似的工作。只有部份的高級管理人員才須在正式合併前進行甄選。至於其他的員工，如有需要，會在合併後才甄選。兩間鐵路公司會透過一個公平、公正的程序來處理未來員工的安排。兩間鐵路公司將共同制訂甄選準則。甄選準則將包括職位要求、個人表現、經驗和能力。地鐵公司及九鐵公司代表會組成甄選委員會，在甄選過程中作出客觀的評估。因此，按兩間公司的員工比例來預設人手安排並不恰當。兩間鐵路公司將於稍後設定有關的甄選原則、制度及程序，並會在諮詢員工後才作最後決定。</p> <p>至於合約員工的安排，鐵路公司表示會致力照顧所有員工的利益，並會視乎合約員工的職位性質及才能，予以發展機會，保留人才。</p> <p>在兩鐵合併過程中，兩家鐵路公司會繼續與員工評議會、員工諮詢委員會及工會代表保持定期溝通，並會就影響員工的事宜諮詢他們，然後才作出最後決定。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>而衍生的員工權益事項，能夠通過勞管雙方有效的溝通而得到迅速和合理的解決。</p> <p>(b) 員工諮詢委員會認為接近退休年齡的員工應予特殊考慮，以配合合併公司的退休計劃。</p> <p>(c) 兩鐵五會及員工協會認為員工上訴機制應充份顯示其公開、公平和獨立性。員工協會認為政府需派員參與上訴機制。</p> <p>(d) 兩鐵五會認為應延續、鞏固和發展「勞、管、官三為恆常性溝通機制」，過渡到合併公司後應繼續發揮其積極作用；而員工總會要求管方在合併過程中，以至在香港鐵路公司成立後，都應主動和積極地與工會展開全面溝通。</p> <p>(e) 應予兩鐵五會與公司內其他溝通架構有同</p>	<p>當局已把有關的意見轉交鐵路公司考慮。</p> <p>在處理員工安排的事宜上，兩間鐵路公司已確立了採用公平和公正的原則。最近確立的員工上訴機制在諮詢了員工評議會／員工諮詢委員會及工會後也充份貫徹了這個原則。員工的安排需要由勞資雙方商討而定的。關乎員工上訴的事宜，一如現在，政府不宜直接參與。</p> <p>兩間鐵路公司一直就兩鐵合併的事宜與員工、員工諮詢組織及工會充份溝通，合併後溝通工作將會繼續進行。政府過往亦有就兩鐵合併的事宜與各工會代表見面，聆聽他們的關注。當局會根據事情的發展，決定日後的安排。</p> <p>兩間鐵路公司表示與其他員工組織一樣，兩鐵</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>等的待遇和重視。設立兩鐵五會聯絡處。</p> <p>就推出員工自願離職計劃，員工諮詢委員會提出以下的意見：</p> <p>(a) 自願離職計劃及其條款應盡早公布</p> <p>(b) 所有員工均可選擇自願離職計劃</p> <p>(c) 設定自願離職計劃的條款時應借鑑其他公司的做法。</p>	<p>五會是員工與公司溝通的其中一個渠道。</p> <p>兩間鐵路公司表示在適當的時候會推出自願離職計劃予受影響的員工，有關的細節會先諮詢員工。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
7.	<ul style="list-style-type: none"> • 前地鐵公司主席及行政總裁李敦爵士 • 香港城市大學副教授李鉅威博士 • 英國倫敦大學帝國學院鐵路科技策略中心主席利禮賢教授 • 香港理工大學副教授熊永達博士 • Mr David WEBB, Webb-site.com 編輯 	票價調整機制／減低票價	<p>李敦爵士、李鉅威博士及利禮賢教授均支持擬議的票價調整機制。</p> <p>李敦爵士認為：</p> <p>(a) 市區地下鐵路須與其他公共交通工具競爭及遵循金融界及商業社會的規則。鐵路票價必須設定在以下水平：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 足以支付營運成本，並通過穩健的管理，令生產力得以提高； 2. 能夠償付公司歷年來和預期的資本成本； 3. 所吸引的乘客數量，須足以支付上文第 1 及 2 項所述的成本； 4. 票價必須夠低，以便能有效地與其他交通工具競爭； 5. 可公平地回饋股東； 6. 能夠達到政界要人的期望。 <p>地鐵公司和政府議定的這個具透明度的機制，經審研後，看來能夠達到上文所述的六項準則。</p> <p>(b) 票價調整機制是合併建議的先決條件。整體而言，上述機制預期能惠及兩家公司的相關</p>	<p>我們知悉李敦爵士認同票價調整機制的看法。</p> <p>我們知悉李敦爵士認同票價調整機制是合併方案中不可缺少的一個部份，並能惠及各持份者；亦知悉李敦爵士認為票價調整機制須在</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>人士，包括股東。</p> <p>(c) 有關機制必須在所謂的“直接驅動”(即自動引用)的基礎下運作。這種按公式運作的票價調整方針，似乎會為合併後的公司帶來若干風險，但應能達到立場最堅定的立法會議員以及官員的要求。經深思熟慮後，我認為如有任何進一步的直接政治及／或政府的介入，將會對管理階層構成風險，事實上對政界人士及／或政府官員來說，亦不無風險。</p> <p>李鉅威博士認為票價調整機制是按照消費物價指數、工資指數及生產力因素的變化來計算，與其他地區類似。實際上，可以預期車費不會有顯著的變化，尤其是有 1.5% 的啟動票價調整機制存在。這些方案的好處是令到整體價格平穩與具透明度。</p>	<p>“直接驅動”的基礎下運作。</p> <p>我們知悉李博士對票價調整機制持正面意見。</p>
			利禮賢教授認為:	

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>(a) 建議的票價調整機制，廣為世界各地許多公用事業(電力、煤氣、水及鐵路)的規管機構採用，因為營運機構的收入相對地可以預計，因而得以穩定經營。這對於資產管理機構(例如地鐵公司)來說尤為重要，因為不論投資、更換設備和維修，均需要可以保證的收入來源(車費)，以便長期保持服務質素。</p> <p>(b) 為合併後的公司議定的機制，已考慮到價格(消費物價指數)和工資兩項因素。這個機制既客觀又具透明度，公眾也易於理解。</p> <p>(c) 在機制下，票價每年按方程式自動調整，可保障有關各方的利益：提供收入維持合理的工資，可保障員工的利益；為股東的資本提供合理回報，可保障他們的合法利益；激勵管理階層提供具效率的服務，令納稅人的利益得到保障；以及防止票價不合理地調高，從而保障乘客的利益。</p> <p>(d) 儘管機制可保障營運機構不會因經常或突如其來的干預，而出現管理上的困難，但規管機構仍有責任，並仍然可以通過定期的檢討，就不斷轉變的情況檢討政策。</p> <p>(e) 為了便利地鐵公司作出穩妥的商業決定，長</p>	<p>我們同意利禮賢教授的看法。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>期保持優良的服務質素，議定的每年調整票價方程式，必須全面採用，並自動地運作。</p> <p>李鉅威博士認為取消轉乘車費誠然是好事，至於其他票價優惠是否恰當，可以用地鐵公司在合併後的預期利潤水平來衡量。整體而言，車費的減幅輕微，對長程的乘客較為有利。</p> <p>熊永達博士認為鐵路的載客量佔全港公共交通工具的乘客量超過 30%，鐵路票價水平亦對其他公共交通工具有所影響，因此政府對鐵路載客服務的規管極其重要。政府必須審慎運用對票價的影響力，確保票價在乘客能夠負擔的範圍之內。不過，納稅人亦非常希望政府不再補貼公共交通</p>	<p>當局／鐵路公司的回應</p> <p>減價方案是一個公平及平衡各方利益的方案。在落實兩鐵合併首天起，鐵路票價將會按建議的減價方案而下調，預計每日可令 280 萬人次受惠。不少乘客每月可慳一、二百元，是非常可觀及實質的減價。長途車費每程獲減至少一成，中、短途車費亦有不同的減幅。每日有 34 萬人次可獲每程的減幅最少一成，另外每日有 116 萬人次可獲每程的減幅最少達 5%。減價方案能減輕住在較偏遠地區的市民的日常生活負擔，亦顧及了中、長途線乘客對跨區就業的交通需要，配合政府一直為鼓勵就業而推行的措施。</p> <p>當局一向對鐵路服務規管嚴格，而日後合併後的公司的票價調整亦會受票價調整機制規管。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>服務。</p> <p>熊永達博士指出雖然引入票價調整機制及減價的措施能夠處理乘客負擔能力的問題，但至為重要的是，減低票價的安排必須能把票價下調至大部份市民都能負擔的水平，而機制在未來數年把票價維持在這個水平(按實質計算)。</p> <p>熊永達博士認為把檢討機制的年期訂為五年是適當的。</p> <p>熊永達博士認為提供乘客可以負擔的優質鐵路服務，會為合併後的公司和市民帶來最大的利益。合併後的公司應慎重考慮把“提供乘客可以負擔的優質鐵路服務”，列為該公司的其中一項使命。</p> <p>David WEBB 先生認為獨立股東很可能對合併方案投反對票，因為地鐵公司須就合併的大部份網絡放棄票價自主權，並受“通脹 減 X”方程式約束，而且不會就放棄自主權得到任何補償。地鐵公司二零零零年的招股章程所述的一大賣</p>	<p>鐵路票價將會以兩鐵合併當日減價後的票價水平為基礎，每年按票價調整機制評估及調整。</p> <p>我們知悉熊永達博士認同有關的建議。</p> <p>當局已把熊永達博士的意見轉交鐵路公司考慮。</p> <p>票價調整機制是整個合併方案的其中一部份。我們認為整個合併方案是一個公平、合理的方案，並已平衡各方的利益。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>點為：“〔地鐵公司〕具有釐定車費的自主權，而毋須經由政府或任何其他機構的批准。”他並認為根據票價調整機制的方程式，票價不可能出現實質（即高於通脹調整）的增加。</p>	
8.	<ul style="list-style-type: none"> • 前地鐵公司主席及行政總裁李敦爵士 • 香港地產建設商會 • 香港理工大學副教授熊永達博士 • Mr David WEBB, Webb-site.com 編輯 • 香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（「研究小組」） 	物業發展權	<p>李敦爵士贊成合併後的公司進行物業發展，並認為：</p> <p>(a) 建造鐵路可以為車站旁邊的土地及車站上蓋帶來物業發展的機會。以往地鐵公司曾按土地在公開市場出售的價格，向政府繳付地價，然後向有意的地產發展商招標競投發展有關土地。政府從中取得的純利，等同土地以公平市價出售的收益。至於地鐵保留的純利，有相當部份用以建造鐵路。日後合併後的公司發展物業亦可產生相同效益。</p> <p>(b) 地鐵公司保留數個物業項目作長線投資。保留的物業在商業上管理妥善，收入不斷增長，因此地鐵公司能把票價維持在具競爭力的水平，同時能令保留物業的資本成本取得理想的回報。</p> <p>香港地產代理商總會反對利用土地補貼鐵路的</p>	<p>我們知悉李敦爵士贊成合併後的公司進行物業發展。為了確保鐵路與物業連接和整合的好處能長遠持續下去，將物業方案包括成為合併交易不可分割的一部份，是有必要的。如果鐵路和物業的發展及管理分開，各方確保其利益一致及以最佳情況整合兩者的動力便會減少，因而導致失去兩者連接和整合的好處。此外，由鐵路營運者管理車站上蓋或連接車站的物業的另一重要原因，是確保鐵路運作的安全和效率。總的來說，透過購入物業方案，地鐵公司將能最有效地確保鐵路和物業以最佳方法發展及管理，令兩者的使用者均能受惠。</p> <p>物業方案是以市場條款售予地鐵公司，因此在</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
	<ul style="list-style-type: none"> 英國倫敦大學帝國學院鐵路科技策略中心主席利禮賢教授 		<p>建造。該會認為：</p> <p>(a) 不應利用土地補貼鐵路，應由立法會財務委員會通過注入現金補貼。</p> <p>(b) 以土地補貼，會干預政府的土地供應機制，並削弱機制管理土地供應的能力。與鐵路項目有關的土地應透過中央勾地表制度出售，方為妥當。</p> <p>香港理工大學副教授熊永達博士認為，過去 30 年來，當局奉行“審慎商業原則”，實行“鐵路和物業綜合發展模式”，效果看來相當理想。政府補貼物業發展的好處不少，鐵路公司在規劃車站、車站上蓋以及附近的物業時，可以把車站與附近物業兩者結合，為乘客帶來極大方便，吸引乘客選乘鐵路。</p> <p>Webb-site.com 網站編輯 David WEBB 認為，引入機制，讓政府能透過操縱地鐵公司招標發展新物業項目的速度，控制住宅樓宇供應，會令地鐵公司股東有所損失。此舉無異於進一步干預地鐵公司的商業決定，地鐵公司無形中放棄自主權，無法為保障全體股東的最大利益自行作出決</p>	<p>合併方案內並不存在透過土地或物業補貼鐵路的情況。物業方案是合併建議不可分割的一部份。</p> <p>我們知悉熊永達博士對“鐵路和物業綜合發展模式”持正面意見。</p> <p>就 David WEBB 先生的意見，地鐵公司表示：</p> <ul style="list-style-type: none"> 地鐵的物業發展量一向由地鐵依據審慎的商業原則加以控制，並同時考慮政府的意見 此外，地鐵一向與政府進行非正式合作，以確保地鐵的物業發展量兼顧政府（即：香港地產市場大局）和地鐵（即：提升股東價值）

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>定。可是，放棄自主權卻不獲任何補償。減慢或加快發展，應由地鐵公司自行決定，不應由政府驅使。</p> <p>此外，David WEBB 先生亦認為香港政府現時奉行社會主義運輸政策，本地各種公共交通工具間接獲得補貼。鐵路的票價亦須保持低廉，以便與獲補貼的巴士競爭。面對這些獲補貼的競爭對手，香港鐵路若要在財務上可行，唯一的方法是同樣給予補貼，主要是以物業發展權作補貼。</p> <p>研究小組認為，地鐵過往採用的“鐵路和物業綜合發展模式”圓滿解決許多潛在的矛盾，成功的例子不少。落實兩鐵合併，可以從更廣闊的層面採用這個模式。本港採用這個營運模式堪稱與別不同，國際間對此評價甚高。研究小組認為，地鐵公司與九鐵公司均依靠物業發展來支持營運。實行“鐵路和物業綜合發展模式”，鐵路公司可用收益補貼鐵路的建造，提高鐵路的乘客量及營運能力，令鐵路運輸更方便快捷，為社會及經濟帶來極大的益處。</p>	<p>的利益</p> <ul style="list-style-type: none"> 因此，引入機制的安排只是將現行的做法制度化 <p>“鐵路和物業綜合發展模式”在香港是一個成功及行之有效的模式。將物業發展權授予鐵路公司是為財務上不可行的鐵路項目填補資金差額的其中一個方法。</p> <p>我們知悉研究小組對“鐵路和物業綜合發展模式”持正面意見。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			利禮賢教授認為，從公眾利益的角度而言，本港採用的“鐵路和物業綜合發展模式”成效理想。	我們知悉利禮賢教授對“鐵路和物業綜合發展模式”持正面意見。
9.	<ul style="list-style-type: none"> • 香港理工大學副教授熊永達博士 • 香港理工大學地鐵與地產結合發展研究小組（「研究小組」） 	新鐵路項目	<p>熊博士認為，目前本港鐵路的建造工程全部由政府出資，一是擔任貸款保證人，直接注入資金，一是向經營者批出物業發展權。日後政府必須清楚說明新鐵路項目的融資安排。</p> <p>另外，熊博士對鐵路發展規劃的意見如下：</p> <p>(a) 目前，政府定期規劃其他鐵路的發展，與鐵路公司的工作並無關連。最重要的考慮因素，是對整體社會的經濟回報，並非個別鐵路公司可得的經濟收益。</p> <p>(b) 如本港的鐵路公司不止一家，政府可自由選擇與提出較佳條件的公司交易。</p> <p>(c) 日後本港只有一家鐵路公司(合併後的公司)，公司的首要目標在於牟利。屆時政府未必有選擇的自由。鐵路公司的影響力不會局限於車站，而是遍及鐵路發展的全盤計劃。鐵路公司在經濟收益方面的考慮因素，會支配各個鐵路發展計劃。這樣未必符合公眾的</p>	<p>根據兩鐵合併方案，如果未來的新路線是地鐵公司鐵路的延伸部份，現行的安排將予維持。如新路線並非地鐵公司鐵路的延伸部份，當局可選擇以擁有權模式(即由合併後的公司出資建造、營運及維修鐵路)或服務經營權模式(即由政府出資建造，而合併後的公司獲授予服務經營權以營運該鐵路)推展有關項目。因此政府推展新鐵路項目時將有更多彈性和選擇推展鐵路項目的模式。</p>

	團體／個別人士	事宜	意見／關注事項	當局／鐵路公司的回應
			<p>最大利益。</p> <p>(d) 政府應設法確保鐵路發展計劃及早實行。與合併後的公司磋商的結果難以預料，發展計劃不應因此受到阻延。政府定出有效方法實行鐵路計劃之前，應繼續視九鐵公司為可以建造及擁有新鐵路線的一個可行選擇。</p> <p>研究小組認為，合併後的公司可以為沙田至中環線制訂更全面的規劃發展方案。青衣站就是單一鐵路公司全面規劃發展的成功例子。</p>	