

兩鐵合併條例委員會會議 (十一月十四日)

地鐵財務總監梁國權先生講稿

主席女士、各位議員：

建議中的兩鐵合併方案是一個平衡各方利益的方案，無論乘客、股東和員工都受惠。這合併建議經過十八個月時間商討，才能達致這個仔細平衡各方利益的方案。

當兩鐵合併後，除了可即時減價外，另一個關鍵是落實「可加可減」的票價調整機制，這機制必須平衡股東和乘客的利益。在地鐵公司上市時，股東得到承諾，公司擁有票價自主權，而乘客以合理的票價可以享有高質素、安全、可靠的鐵路服務。

「直接驅動」

在二零零六年十月廿八日的條例草案會議中，各位議員都聽取到出席的地鐵股東陳述對保留票價自主的重要性。David Webb 指出：

「地鐵公司二零零零年招股書上清楚說明，其最重要賣點是公司擁有票價自主權，在票價調整上，不需由政府或其他機構審批。」

公司捨票價自主權，改為採用更具透明度、客觀和可預測的票價調整機制，這個機制需要是自動運作的才能使公司有穩健的營運。

英國倫敦大學帝國學院利禮賢教授在會上重申支持這個觀點。他提交條例草案委員會的書面意見上指出:

「在機制下，票價每年按公式自動調整，提供收入以維持合理的工資，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；鼓勵管理層提供具效率的服務，令納稅人的利益得到保障；以及防止不合理的加幅，從而保障乘客的利益.....因此，為了地鐵公司可作出穩妥的商業決定，長期保持優良的服務質素，調整票價的公式須全面採用並自動運作。」

「許可幅度」

在上次草案委員會會議上，議員對可加可減機制的「許可幅度」有不少討論。首先，「可加可減」票價調整機制規範了合併後公司整體車費可調整(調高或調低)的百分比。在這個機制中所容許的彈性，容許合併後公司，有能力因應公共交通市場激烈的競爭情況，作相應的改變。最重要的是，雖然公司對個別車程調整作有限的彈性處理，但整體來算，車費調整幅度將受方程式所規限。

我以下邀請我們的高級運輸策劃經理蘇仲達先生，為大家用一些例子，詳細說明這個機制的運作。