

附件

《兩鐵合併條例草案》委員會

二零零六年十一月十四日會議跟進事項

- (a) 請詳述以往鐵路公司、巴士公司或專線小巴營辦商訂定的個別車費與整體車費調整幅度不同的情況。

兩家鐵路公司及大部分專營巴士公司最近的一次加價是在一九九七年實行。我們根據現有的資料，比較各間公司在一九九三年至一九九七年期間調整票價的幅度。下文第 2 段至第 10 段撮述比較結果。

專營巴士車費

2. 專營巴士公司的巴士路線分為不同路線組合，按照所屬車費等級表收取車費。在同一路線組合中個別路線會按照車程的長短分級別，而各路線的車費不能高於為其級別而制定的最高車費水平。同一車程長度級別內的個別路線的車費，一般會按該級別所獲批准的幅度調整，但亦會有在個別情況下，同一級別內的某些個別路線的車費會按不同的幅度調整，但須符合以下規定：

- (i) 車費調整後不得高於該車程車費級別指定的最高車費水平；以及
- (ii) 個別車費的加權平均調整幅度須等同核准的整體車費調整幅度。

3. 下表列出一九九三年至一九九七年期間三家專營巴士公司<sup>1</sup>個別車費等級表的調整幅度偏離其整體車費調整幅度的資料：

表 A

專營巴士公司	年份	整體車費調整幅度	偏離整體車費調整幅度	
			高出(+)	低於(-)
九巴	1993	11.2%	+5.9%	-6.2%
	1994	12.9%	+4.7%	-4.2%
	1995	7.0%	+2.2%	-7.0%
	1996	3.6%	+8.2%	-3.6%
	1997	7.0%	+2.1%	-7.0%
中巴	1993	13.0%	+3.4%	-3.1%
	1994	9.8%	+9.3%	-8.7%
	1995	沒有調整車費		
	1996	10.4%	+5.4%	-5.6%
	1997	8.0%	+3.5%	-1.5%
城巴	1993	沒有調整車費		
	1994	13.4%	+4.8%	-2.3%
	1995	沒有調整車費		
	1996	9.6%	+1.7%	-2.9%
	1997	6.0%	+1.5%	-1.8%

注：所有數字調高或調低至一個小數點。

4. 根據現有有關同期個別巴士路線車費的實際調整幅度，當年是有一個別路線的車費調整幅度偏離核准的整體車費調整幅度接近或超過十個百分點。以下是有關九巴路線的例子：

<sup>1</sup> 該三間巴士公司是九龍巴士(一九三三)有限公司、中華巴士有限公司及城巴有限公司。

- (i) 九巴第 71B 路線<sup>2</sup>(大埔中至富亨)於 1993 年的票價增幅較當年九巴的整體票價調整幅度高出 31.6 個百分點。
- (ii) 在 1994 年，九巴第 203E 路線<sup>3</sup>(富山至佐敦道碼頭)的票價增幅低於當年九巴的整體票價調整幅度 12.9 個百分點。

5. 從表 A 及以上例子可見，公共交通營辦商可彈性釐定個別車費調整幅度的安排並非鐵路公司獨有。本港公共交通服務市場競爭激烈，巴士公司及鐵路公司面對其他公共交通營辦商的競爭，他們都需要享有某程度的彈性，因應市場的轉變而作出反應。

### 鐵路票價

6. 現根據兩家鐵路公司提供的資料，列出一九九三年至一九九七年期間個別鐵路票價調整幅度偏離其整體調整幅度的比較：

**表 B**

鐵路公司	年份	整體車費調整幅	偏離整體車費調整幅度	
			高出(+)	低於(-)
地鐵	1993	9.0%	+11.0%	-3.1%
	1994	7.1%	+6.1%	-7.1%
	1995	7.8%	+8.9%	-7.8%
	1996	6.9%	+13.1%	-6.9%
	1997	5.5%	+1.9%	-5.5%

<sup>2</sup> 車費由\$0.7 增至\$1.0。

<sup>3</sup> 車費維持不變。

鐵路公司	年份	整體車費調整幅	偏離整體車費調整幅度	
			高出(+)	低於(-)
九鐵	1993	7.3%	+17.7%	-7.3%
	1994	沒有調整車費		
	1995	6.8%	+18.2%	-6.8%
	1996	6.8%	+26.5%	-6.8%
	1997	6.2%	+13.8%	-6.2%

7. 表 B 中列出了一些當年個別鐵路票價調整幅度偏離整體票價調整幅度 10 個百分點以上的情況，這些情況除了是為應付市場的變化外，還有以下因素。日後，合併後的公司會受到較嚴格的規限，因為擬議的票價調整機制會限制該公司調整個別票價的彈性，不得偏離其整體票價調整幅度十個百分點以上。

- (i) 在 1993 年，某些地鐵優惠單程車費，由 \$2.5 增至 \$3.0，其調整幅度較地鐵的整體票價調整幅度(9%)高出達 11 個百分點。
- (ii) 在 1996 年，其他某些地鐵優惠單程車費由 \$5 增至 \$6，其調整幅度較地鐵的整體票價調整幅度(6.9%)高出達 13.1 個百分點。
- (iii) 在 1993 年，某些九鐵優惠儲值車費及優惠單程車費由 \$2 增至 \$2.5，其調整幅度較九鐵整體票價調整幅度(7.3%)高出達 17.7 個百分點。
- (iv) 在 1995 年，其他某些九鐵優惠儲值車費由 \$2 增至 \$2.5，其調整幅度較九鐵的整體票價調整幅度(6.8%)高出達 18.2 個百分點。

- (v) 在 1996 年，其他某些九鐵優惠儲值車費及優惠單程車費由\$1.5 增至\$2，其調整幅度較九鐵的整體票價調整幅度(6.8%)高出達 26.5 個百分點。
- (vi) 在 1997 年，其他某些九鐵優惠儲值車費及優惠單程車費由\$2.5 增至\$3，其調整幅度較九鐵的整體票價調整幅度(6.2%)高出達 13.8 個百分點。

8. 根據地鐵有限公司(地鐵公司)提供的資料，該公司在一九八七年調高地鐵票價的整體增幅為 6.7%，但該公司同時亦調低了荃灣至荔景、九龍塘至彩虹及北角至灣仔段的個別地鐵票價，由\$2.5 減為\$2.2，以回應當年一些路面公共交通營辦商實施或調整分段收費所帶來的市場變化。這些個別地鐵票價的調整幅度比較當年地鐵整體票價增幅(6.7%)低了 18.7 個百分點。一九八九年，巴士公司推出行駛東區走廊的特快路線，地鐵因而調低個別港島線的票價，由\$2.7 減為\$2.5，調整幅度比較當年地鐵的整體票價增幅(9.3%)低了 16.7%個百分點。

9. 地鐵公司的建議，是在兩鐵合併後調整鐵路票價時，可以以有限度的彈性處理個別車費調整以回應市場轉變。擬議的票價調整機制規定，合併後的公司調整個別票價的幅度不得偏離其整體票價調整幅度超過±10個百分點。與現時兩家鐵路公司享有的票價自主權相比，現時的建議已大大限制了合併後的公司調整個別票價的能力。票價調整機制本身已確保無論合併後的公司是否以不同的幅度調整其個別票價，都不能從中額外得益。在此機制下可彈性調整個別票價的安排，

必須對該公司的票務收入影響是中性的。再者，合併後的公司調整個別票價的詳細資料，須由兩名獨立的核數師核對，確認符合機制規定後，方可成立。

### 專線小巴

10. 許多專線小巴路線都是由個別營辦商獨立經營，因此進行這次分析時，我們沒有研究過往專線小巴調整票價的記錄。不過，值得注意的是，專線小巴路線的經營環境各有不同，而個別專線小巴營辦商的財務表現亦有分別，因此如果個別專線小巴路線的車費調整幅度不同，並非不尋常情況。容許合併後的公司對個別鐵路票價調整幅度方面享有有限度的彈性，能讓該公司回應市場的轉變，包括如果在鐵路面對專線小巴競爭的地方遇到專線小巴調整車費及推出新路線的情況。

#### **(b) 請詳述兩鐵合併產生的協同效益及計算依據。**

11. 兩鐵合併的協同效益是地鐵公司與九廣鐵路公司(九鐵公司)一同進行檢討並透過管理顧問協助而計算得出的。兩間公司按照以下三個步驟，研究共通的各個職能範圍：

##### 第一步 – 活動分析

- 比較職能和活動
- 比較主要服務項目
- 界定作業典範

## 第二步 – 計算協同效益

- 由下而上計算每項活動所需的人力資源
- 按絕對數值或百分比計算收益、非員工成本和資本開支等三方面的協同效益(註:為進行有關的評估，假設協同效益在評估時全數實現)
- 計算實施的成本

## 第三步 – 總結

- 制訂落實措施的時間安排
- 根據落實措施時間安排及扣除所需的有關實施成本而總結出所有協同效益

12. 根據以上的方法，估計協同效益全數實現時，扣除經常性實施成本，協同效益的款額每年約為 4.5 億元。

13. 協同效益大多來自以下三個範疇：

- 轉移作業典範及運作協同效益(每年約 1.6 億元<sup>4</sup>)，  
例如：
  - 改善工程的時間安排
  - 落實全方位車站運作模式
  - 落實組別車站管理
  - 落實轉車站統一運作
  - 合併顧客服務中心與售票處
  - 中央統籌電子零件維修工作

---

<sup>4</sup> 由於協同效益可能來自重疊的活動項目，因此並沒有進一步協同效益的分類，而且把預計的協同效益以假設方式分攤至每一個活動項目的做法並不恰當。

- 加強能源管理
- 重組倉務管理
- 採購(每年約 1.4 億元<sup>4</sup>)，例如：
  - 整合式合約以處理現金處理、車站清潔、餐飲服務、零件及資訊器材
  - 更廣泛推行電子投標
  - 增加貨源選擇
  - 檢討並重整採購規格
  - 增加採購零件數量
  - 綜合投保
- 支援(每年約 1.5 億元<sup>4</sup>)，例如：
  - 精簡重疊職能
  - 降低間接成本
    - ◇ 合併培訓設施
    - ◇ 減省周年報告開支
    - ◇ 整合資訊科技系統及器材
    - ◇ 整合財務程序
    - ◇ 減省參加業界組織以及出席會議的代表
    - ◇ 重組運輸規劃
    - ◇ 整合市場推廣成本
    - ◇ 合併顧客服務熱線

---

<sup>4</sup> 由於協同效益可能來自重疊的活動項目，因此並沒有進一步協同效益的分類，而且把預計的協同效益以假設方式分攤至每一個活動項目的做法並不恰當。