

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1532/05-06號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會與財經事務委員會 聯席會議紀要

日期：2006年4月12日(星期三)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

出席委員：交通事務委員會委員

劉江華議員, JP(主席)  
\*何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
\*石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
陳偉業議員  
李永達議員  
\*林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員

財經事務委員會委員

陳智思議員, JP(主席)  
湯家驊議員, SC(副主席)  
田北俊議員, GBS, JP  
李卓人議員  
陳鑑林議員, SBS, JP

(\*亦為財經事務委員會委員)

其他出席議員：何俊仁議員  
楊森議員  
余若薇議員, SC, JP

**缺席委員**：交通事務委員會委員

鄭家富議員(副主席)  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉千石議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
張宇人議員, JP  
王國興議員, MH  
張學明議員, SBS, JP  
\*鄭經翰議員

財經事務委員會委員

李國寶議員, GBS, JP  
涂謹申議員  
單仲偕議員, JP  
劉慧卿議員, JP  
梁君彥議員, SBS, JP  
黃定光議員, BBS  
詹培忠議員  
譚香文議員

(\*亦為財經事務委員會委員)

**出席公職人員**：環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

財經事務及庫務局局長  
馬時亨先生

環境運輸及工務局  
常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局副秘書長  
何宗基先生

財經事務及庫務局副秘書長  
郭立誠先生

**應邀出席人士**：花旗集團

董事總經理  
兼亞太區投資銀行部營運主管  
范浩宏先生

香港上海滙豐銀行

中國國際業務發展環球主管  
高銘國先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 助理法律顧問3  
馮秀娟女士

高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士

議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I 選舉主席**

劉江華議員當選聯席會議的主席。

**II 兩鐵合併 —— 建議的未來路向**

(立法會 CB(1)1291/05-06(01) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件)

2. 主席表示，召開是次聯席會議是為了讓政府當局向委員簡報兩鐵合併建議的未來路向。

3. 石禮謙議員申報利益，表示他是九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)管理局的其中一名成員。

4. 委員察悉王國興議員於2006年4月11日就兩鐵合併方案的來函。該函件在會議席上提交。

(會後補註：該函件已在會後隨立法會  
CB(1)1301/05-06(01)號文件送交委員。)

5. 環境運輸及工務局局長感謝兩個事務委員會在如此短時間通知的情況下安排是次聯席會議。她表示，政府已於是次會議的前一天(即2006年4月11日)，就擬議兩鐵合併的架構及交易條件與地鐵有限公司(下稱“地鐵”)

簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄(下稱“諒解備忘錄”)。有關建議方案是一宗公平和平衡各方利益的交易。這宗交易將會為整個社會帶來整體利益。與此同時，亦可平衡有關各方的利益。環境運輸及工務局局長其後借助電腦投影片，向委員簡報有關的減價方案、未來的票價調整機制、地鐵與九鐵同意為沙田至中環線(下稱“沙中線”)提供全面整合的轉車站、計劃對現有轉車站作出的改善、因兩鐵合併而引發與員工相關的事宜及合併後的公司的規管制度等問題。

6. 財經事務及庫務局局長接着向委員簡報建議的交易架構、財務條款及擬議兩鐵合併的物業方案。他表示，倘若兩鐵合併獲得普遍支持，政府當局便會著手進行所需的立法工作，並向立法會提交法案。倘若所需的立法修訂獲得立法會通過，之後便會邀請地鐵的小股東通過該合併方案。政府同時作為九鐵的唯一股東及地鐵的大股東，將不會參與該方案的表決。

(會後補註：投影片資料已於會議席上提交，並在會後隨立法會CB(1)1301/05-06(02)號文件送交委員。)

#### 擬議合併

7. 陳偉業議員表示，擬議的兩鐵合併原本可以為大眾市民帶來很大益處。然而，他對現時兩鐵合併建議的交易架構及條款有極大保留。他表示，採用更客觀及透明的票價調整機制已是政府的既定政策。不論兩鐵合併的結果為何亦會採用。關於減價問題，由於地鐵在2005年賺取了84億元的鉅額盈利，故該公司理應向乘客提供減價。基於這個背景，他認為政府當局誤導市民，令他們以為若要享受減價，便須接受合併方案。他亦批評，由於規劃不當，九鐵正承受嚴重的財政損失。然而，隨着現有鐵路計劃落實，九鐵日後的財政表現應會大幅改善。他因而評論，在此時此刻完成合併的交易，並以政府當局建議的條款進行，這將會對政府不利，因而亦對擁有九鐵資產的香港市民不利。

8. 財經事務及庫務局局長表示，建議方案是一宗公平和平衡各方利益的交易，將會為整個社會帶來整體利益。與此同時，亦可平衡有關各方的利益。他不同意該宗交易對地鐵有利。政府與地鐵商議財務條款時，已致力達成能反映九鐵系統將來表現的財務條款結構。此外亦建議訂立收入分賬機制，以確保當九鐵系統的收入有所增加時，九鐵可收取更高費用。再者，合併後的公

司在經營權生效期間，亦將會負責維修及改善九鐵系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。

9. 從地鐵的一貫做法判斷，陳偉業議員仍然不信服當局已為規管屬上市公司的地鐵的運作訂立有效的監察機制。陳議員及梁國雄議員指出，由於部分家庭須將收入的20%用在交通方面，他們擔心擬議的兩鐵合併不會令普羅市民受惠，因為合併後的公司只專注賺取最大利潤。僱員福利及公眾利益可能會因而受損。

10. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，她不同意現時並沒有規管地鐵運作的有效監察機制。為釋除公眾對於調整交通費的過程應更客觀及透明，而票價則應可加可減的關注，政府當局在商議兩鐵合併方案時，已提出新的票價調整機制。環境運輸及工務局局長亦強調國際傳媒對香港擁有具世界級水準而收費合理的鐵路系統的正面評價。她表示，香港市民不應在看待地鐵和九鐵這方面的成就時妄自菲薄。

11. 環境運輸及工務局局長進一步表示，在考慮鐵路票價調整及減價的適當安排時，政府當局曾適當考慮最需要有關優惠的乘客。她表示，與部分其他城市比較，香港的短途線票價屬於最低之列，但長途線票價的情況則並非如此。政府當局認為，本港鐵路長途車程票價的減價空間較短途車程為大。關於對服務的規管，政府當局會繼續全力監察鐵路系統的表現及安全，而同時市場力量亦將有助確保鐵路營運能迎合乘客的需求。

12. 陳偉業議員及梁國雄議員關注到，有人蓄意向市場洩漏關於兩鐵合併談判的消息，導致地鐵股價出現不尋常的變動。因此，政府當局應調查此事。財經事務及庫務局局長在回應時表示，證券及期貨事務監察委員會將會監察任何不當情況，若有需要會採取適當行動。

## 服務經營權的協定

### *一般情況*

13. 儘管政府當局的文件已列明減價方案及其他關於融合人力資源事宜的具體建議，但李鳳英議員詢問，合併後的公司是否有義務實施有關建議，因為諒解備忘錄本質上不具約束力。環境運輸及工務局局長澄清，地鐵將會進行一個仔細審查的過程，以核實在商議合併的過程中所提供的資料。在仔細審查的過程中若發現任何不當情況，地鐵便無須受到諒解備忘錄條款的約束。

14. 關於服務經營權協定的年期問題，李永達議員詢問將有關年期設定為50年的理據為何。鑒於經營權的年期甚長，要處理在此期間所發現的任何問題即使並非不可能，也將甚為困難。他認為較為恰當的做法是將協定的有效期縮短至20年，期間經中期檢討後，可選擇將有效期進一步延長。

15. 陳偉業議員提述《基本法》的總則訂明香港現行的制度應維持50年不變，他並表示，經營權協定的建議有效期已跨越《基本法》所保證的50年期限。

16. 財經事務及庫務局局長表示，鐵路營運涉及鐵路公司的長期投資。根據合併方案，地鐵會負責經營權所涵蓋資產的維修、改善及重置。倘若把服務經營權的協定期限縮短至20年，合併後的公司便沒有足夠時間讓其投資回本。再者，合併後的公司需花數年時間才可減低鐵路網絡的重疊及提高其效率，以達致協同效益及實施改善服務的計劃。政府當局考慮過所有相關因素後認為，服務經營權應為期50年，以配合合併後的公司專營權有效期。若有重大錯失，服務經營權協定可予撤銷。

#### *計算合併即時支付費用及其他費用的依據*

17. 陳鑑林議員表示，民主建港協進聯盟歡迎有關的合併方案。他要求政府當局澄清如何計算出地鐵為服務經營權及收購九鐵某些短期鐵路資產而需即時支付的42億5,000萬元。他亦詢問九鐵，在服務經營權的協定期屆滿時，九鐵會否因重置資產而需向地鐵作出補償。

18. 財經事務及庫務局局長介紹兩位財務顧問，他們兩年來一直以象徵式1元的收費就合併交易向政府提供意見。他對兩位在這方面付出的努力表示讚賞。應主席的邀請，來自香港上海滙豐銀行及花旗集團的兩位顧問闡述根據合併方案計算有關費用的依據。

19. 香港上海滙豐銀行中國國際業務發展環球主管高銘國先生表示，在考慮合併交易的條款及架構時，首要的考慮是評估九鐵系統所帶來的現金流量、營運成本、在為期50年內就系統的維修保養、改善及更新所作的承擔。亦曾考慮在經營權有效期內預計的現金流量，包括乘客數目的變動。經考慮所有這些因素後計算出合併即時支付的費用、每年固定費用和根據收入分賬安排按預先同意的比例分賬的數額。政府及地鐵將需討論及商定服務經營期內預期的投資款額。鑒於鐵路項目涉及龐大投資，服務經營權的協定有效期為50年是正常的。地鐵在50年後將九鐵系統交還九鐵時，不會獲得補償，

關乎已商定的投資計劃所作的投資除外，而該等投資計劃會商定適當安排。

20. 花旗集團董事總經理兼亞太區投資銀行部營運主管范浩宏先生補充，即時支付的42億5,000萬元費用是在考慮到有需要有關各方的利益之間取得平衡後計算出來的。范浩宏先生及財經事務及庫務局局長指出，即時支付的費用及每年固定費用作如此編定的目的是讓九鐵可支付其將於2009至2013年期間到期的債務。

#### 物業方案

21. 劉健儀議員指出，鐵路營運不會帶來可觀的盈利，因此需透過發展鐵路走廊沿線的物業來補貼，她要求澄清如何計算出地鐵收購九鐵的產業及其他有關商業利益所需支付的77億9,000萬元，以及有關估值有否顧及利用物業發展作為補貼的意圖。劉議員亦詢問物業方案下8幅物業發展土地的總建築樓面面積。

22. 財經事務及庫務局局長在回應時表示，該8幅住宅及商業發展用地的建築樓面面積分別為1 080 000平方米及91 000平方米。該8幅發展用地物業發展權的估值是由獨立估值師作出。在討論合併一事期間，地鐵曾強調物業發展的重要性，它可以帶來非車費收益，並為鐵路營運提供良好的乘客基礎。經參考獨立估值師的意見後，政府當局認為地鐵就全套購入九鐵的物業最近提出的77億9,000萬元作價是可以接受的。至於相關的物業發展是否可以帶來利潤以補貼日後的鐵路營運，財經事務及庫務局局長表示，鑒於物業市場的不明朗因素，以及仍未訂定相關物業的發展時間表，現時作出估計屬言之尚早。

23. 湯家驊議員表示，兩鐵合併會產生協同效益，從而應可令合併後的公司減低票價。他因而質疑為何兩鐵合併的交易需包括建議的物業方案。湯議員引述九鐵2004年的年報顯示，該公司的資產約為910億元。即使扣除約310億元的負債，該公司的淨資產仍達600餘億元。與涉及兩鐵合併時地鐵為收購九鐵的產業及其他有關商業利益只需支付的77億9,000萬元費用的建議財務條款比較，合併交易對擁有九鐵資產的香港市民不利。另一方面，地鐵股價急升顯示建議條款備受市場歡迎。他因而要求提供計算建議財務條款的詳情。他亦要求政府當局提供有關九鐵在兩鐵合併後所持有的剩餘資產及其剩餘價值的詳情。

24. 財經事務及庫務局局長澄清政府並非賣掉九鐵系統的資產。根據服務經營權的協定，地鐵獲授權獲取及使用九鐵的某些資產，以營運九鐵現行及在興建中的新鐵路線。合併後的公司服務經營權屆滿或終止時，必須將符合現行營運標準的鐵路系統交還九鐵。雖然九鐵的總資產及帳面資產淨值分別為900餘億元及600餘億元，但九鐵的資產亦視乎其實際財政表現及回報而定。現時，九鐵的股本回報只有約1%至2%。至於建議的物業方案，這是合併交易的一部分。將物業發展權批給鐵路公司以發展鐵路，一向是政府當局採用的政策。他重申，地鐵收購九鐵的產業及其他有關商業利益而需支付77億9,000萬元費用的建議，是根據獨立估值師的意見而採納。至於日後的物業發展，合併後的公司仍須向政府支付十足市值的補地價。關於地鐵的股價，財經事務及庫務局局長表示，雖然地鐵股價上升會令400 000個小投資者受惠，但仍有多項因素會影響地鐵日後的股值。地鐵股價上升不代表合併交易對擁有九鐵資產的香港市民不利，這或可視作投資者對合併後的公司的前景充滿信心。他重申，該項交易是公平和合理的。該項交易最終亦需獲立法會和地鐵的小股東接受。

25. 何俊仁議員表示關注當局以如此低廉的價格將九鐵的物業及其他有關的商業利益賣給地鐵，公眾利益有否獲得適當保障。將物業方案包括在合併交易內的目的是爭取地鐵小股東的支持。然而，儘管有獨立估值師所提供的意見，但在沒有經過適當招標程序的情況下，要就物業發展權的價值作出準確的估計即使並非不可能，也非常困難。何議員憶述，他在2000年討論《地下鐵路條例草案》時，曾對向地鐵批出物業發展權的建議表示重大保留，他指出這樣做會令地鐵牟取暴利。地鐵作為上市公司，不應獲批給物業發展權。倘若鐵路營運或多或少需要補貼，當局應考慮設立專用基金。他詢問政府當局會否考慮將物業方案剔除出合併方案。

26. 環境運輸及工務局局長扼要重述，鐵路與物業模式在香港已採用多年，成績斐然，多個海外及內地城市正考慮為各自的鐵路發展採用類似模式。此模式的優點是土地使用與鐵路發展可同步並行。單靠車費收入可能不足以資助需要龐大投資的新鐵路項目，沿鐵路走廊的物業發展有助填補落實項目所需的資金缺口。

27. 何俊仁議員詢問，若把物業方案從合併方案中剔除，兩鐵合併的工作可否仍然繼續進行，財經事務及庫務局局長答稱，物業發展可以為地鐵帶來龐大利潤的前提是建基於地產市道持續向上的假設。然而，倘若日後地產市道走下坡，物業方案目前的估值便會被視為偏



高。他進一步表示，由於物業方案是合併方案不可或缺的組成部分，倘若將物業方案剔除在兩鐵合併方案以外，地鐵不大可能會接受經修訂的條款。

28. 楊森議員表示，民主黨關注到兩鐵合併的建議條款可能對地鐵及其股東過於優厚。鑒於鐵路走廊沿線的物業發展可為兩間鐵路公司帶來龐大利潤，建議由地鐵收購九鐵的物業及其他有關的商業利益毫無疑問將會得到小股東的支持。然而，這並非必定意味擬議出售方案符合普羅市民的最佳利益。

29. 財經事務及庫務局局長重申，整套方案是一宗公平及平衡各方利益的交易，並且沒有特別優待任何一方。該方案可為整個社會帶來總體利益。該方案亦已平衡有關各方(即擁有九鐵資產的香港市民、鐵路乘客、兩鐵員工及地鐵股東)的利益。

30. 陳偉業議員重申，擬議的合併方案對地鐵有利，因為該方案能讓該公司賺取暴利，犧牲了擁有九鐵資產的香港市民。建議的兩鐵合併架構涉及資產轉移，並未經由公眾討論。

31. 財經事務及庫務局局長不同意擬議的合併方案對地鐵有利的說法。建議的收入分賬安排，可確保九鐵收入增加時，九鐵將會獲得這樣所帶來的好處。在決定實施兩鐵合併的方法時，政府當局已考慮兩鐵合併對社會的益處。建議方案已能平衡有關各方的利益。在服務經營權的有效期內，合併後的公司將會負責營運該兩個整合的鐵路網絡。有關詳情包括維修保養，改善及重置九鐵系統的資產，並出資進行這些工作。

32. 何鍾泰議員雖然支持兩間鐵路公司合併，但他認為，政府必須確保建議方案是一宗公平和平衡各方利益的交易，同時亦可提高員工士氣，令普羅市民得益。他質疑將經營權的年期定為50年的理據。鑒於九鐵系統有很多部分是新落成或正在興建中，而這些部分在啓用及投入服務後一段日子，乘客數目和收入將會有所增加，他擔心目前的估值未能反映九鐵系統的實際價值。

33. 財經事務及庫務局局長察悉何鍾泰議員的觀察所得。為免賤賣九鐵的資產，政府已尋求一個在結構上的解決方案，在該方案下，九鐵可保留資產擁有權，按收入分賬機制分享九鐵鐵路收入增加的好處，並讓九鐵在服務經營權結束或提早終止時收回一套能完全運作的鐵路系統。

34. 梁國雄議員表明反對擬議兩鐵合併的方案和地鐵收購九鐵的物業及其他有關的商業利益。他認為擬議兩鐵合併的目的是欺騙公眾，因為九鐵和合併後的公司無需再受公眾監察。提出減價方案只是為了安撫公眾。雖然他支持推動鐵路發展的政策目標，但他認為物業發展權應透過公開招標的方式出售，而非以私人合約方式批出。倘若九鐵系統可以目前的方式轉移給地鐵這個商業王國，則所有其他公共交通及設施亦同樣可私有化，此舉違反公眾利益。他亦表示，雖然透過向鐵路公司批出物業發展權的交叉補貼方式，普羅市民或可享受些微車費減價，但最終他們會飽受樓價高企之苦，同時又只能讓鐵路公司從出售物業攫取暴利。

35. 財經事務及庫務局局長表示，梁國雄議員指政府當局意圖透過合併方案欺騙公眾的說法毫無根據。他要求將其指整套方案是一宗公正和平衡各方利益的交易的說法記錄在案。作為地鐵大股東的政府並非一個商業王國，而是一直為普羅市民的利益著想。

36. 李永達議員表示，鐵路營運所帶來的收入頗為穩定但不會很大。但另一方面，物業發展可帶來龐大利潤。為此，他認為在擬訂收購九鐵物業及其他有關商業利益的建議財務條款時，政府當局應採用已廣為其他機構，例如市區重建局在推展市區重建計劃時有採用的收入分賬方法。鑒於物業市道存在不明朗因素，採用收入分賬方法對雙方均屬公平。

政府當局

37. 財經事務及庫務局局長在回應時表示，物業方案是整宗交易不可或缺的組成部分。政府當局與地鐵磋商及考慮過獨立估值師的意見後認為，地鐵最後提出以77億9,000萬元收購九鐵全套的投資物業、物業管理業務，以及該8幅發展用地的物業發展權的建議是可以接受的。政府當局認為目前的交易是公平的。合併後的公司須就在有關物業用地的物業發展支付十足市值的補地價。

38. 李永達議員表示，九鐵在2004年的淨固定資產回報只有1%，遠低於九鐵在上世紀九十年代公布的8%目標回報率。由於鐵路營運既不吸引亦無利可圖，合併方案必須包括物業方案，以爭取地鐵小股東的支持。若將物業方案剔除，地鐵小股東將不會支持合併方案。因此，合併方案實際上是一宗地產交易。他要求政府當局提供對兩鐵擬議合併的架構及財務條款的各個方案所作評核的詳情。政府必須向委員保證，所有方案均已經過深入細致的研究，而目前的合併方案是最具效益的方案。

政府當局

## 減低票價

### 票價減幅

39. 儘管兩鐵票價由2006年4月11日起計的24個月內不會上調，但李卓人議員表示，普羅市民在擬議的兩鐵合併中受惠不大，因為建議的減價方案只會在兩鐵合併後的首天生效，而減幅卻頗為有限。鑒於處理合併的工作需時，鐵路票價極可能會在兩鐵合併後不久，便根據建議用來釐定日後票價調整的方程式自動向上調整。更惡劣的情況是，日後的票價調整不會顧及市民的負擔能力。鑒於以往數年的累計通縮，立法會一直促請兩鐵減價，他認為所有長途乘客的票價應最少減兩成，而所有短途乘客的票價則應減一成。

40. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局在商議減價方案時已顧及市民的需要，並認為應優先照顧長途乘客。根據建議的減價方案，所有車費在12元或以上的車程的乘客，最少可享有一成減幅；而車費在8.5元至11.9元的車程的乘客則最少可享有5%的減幅。考慮到取消轉乘車費的優惠及全面調低各類車費，在兩鐵合併首天共有280萬人次可因票價下調受惠。環境運輸及工務局局長在答覆李卓人議員的詢問時澄清，兩鐵有關在兩年內不加價的承諾是由政府宣布合併方案當日(即2006年4月11日)起計。

41. 鑒於地鐵將會取得8幅發展用地的物業發展權，李永達議員認為從此等物業發展所獲得的利潤，應可為合併後的公司提供進一步的減價空間。再者，合併方案有助改善資源運用，因而可令合併後的公司加大票價的減幅。楊森議員亦詢問政府當局可否擴大減價幅度。

政府當局

42. 環境運輸及工務局局長表示，由於鐵路營運只帶來1%至2%的回報，若向所有乘客提供10%的劃一減價幅度，長遠而言會對合併後的公司車費收入產生負面的影響。

### 被排除於減價方案以外的鐵路線

43. 劉健儀議員表示原則上支持擬議合併方案，並同意應給予長途乘客更大的優惠。然而，她表示建議的減價方案忽視了因香港與珠江三角洲地區加強融合而需每天往返羅湖的一羣東鐵乘客的利益。考慮到地鐵將會取得九鐵與物業及商業有關的利益，此等利益可創造利潤，從而令鐵路公司可減低票價，她要求政府當局檢討此事，以便往返羅湖的東鐵乘客可以從減價方案中得益。

政府當局

44. 隨著香港與珠江三角洲地區加強融合，並與世界各地有更緊密的聯繫，林健鋒議員指出，將往返羅湖的東鐵乘客及機場快線的乘客排除於減價方案以外，無助促進香港與其他地方的融合。他要求政府當局考慮為此兩條路線的乘客提供減價。

45. 石禮謙議員表示，羅湖票價在1983年釐定，目的是減低其他本地線服務的票價。由於往返羅湖的東鐵乘客大多是渡假或公幹人士，他支持將羅湖票價保持在現有水平，以便其他東鐵乘客可享受較低的票價。

46. 環境運輸及工務局局長解釋，政府當局曾考慮應否藉兩鐵合併一併減低羅湖的票價。然而，考慮到未來兩年將有若干過境設施(例如落馬洲支線和深港西部通道)啟用，在現階段單獨檢討羅湖的票價並不恰當。在考慮過境交通服務的票價時，政府當局將會顧及為乘客提供合理選擇的同時促進各種公共交通工具良性競爭的政策目標。機場快線沒有包括在建議的減價方案內是由於該條快線有本身獨特的收費結構，以及在機場島工作的員工日常往返時已享有機場快線優惠票價。

政府當局

47. 李永達議員詢問輕便鐵路(下稱“輕鐵”)會否包括在減價方案內。環境運輸及工務局局長在回應時確定，考慮到輕鐵乘客已享有免費轉乘西鐵的優惠，以及輕鐵的營運一直虧損，故沒有將其包括在內。李議員對政府當局的決定表示強烈不滿，認為該決定完全忽視新界西北居民的需要和相對較差的財政狀況。由於輕鐵已成為該區的主要交通工具，他強烈要求政府當局在兩鐵合併時考慮一併減低輕鐵票價。政府當局察悉李議員的要求。

48. 環境運輸及工務局局長在回應主席的查詢時確認，除了東鐵羅湖過境線、輕鐵及機場快線外，其他本地鐵路線的乘客將會從減價方案中受惠。

政府當局

49. 主席察悉兩鐵的票價結構各異，他擔心兩鐵合併後，合併後的公司或會藉機調高九鐵的票價，令其與地鐵的票價一致。主席警告，九鐵票價結構的任何變動均會引起公眾重大關注。他要求政府當局述明九鐵現行的票價結構會否在兩鐵合併後修訂，令其與地鐵的票價一致。

50. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，在兩鐵合併生效時，鐵路票價將會根據建議的減價方案重新調整。

## 合併對僱員的影響

51. 李鳳英議員指出，自政府在數年前宣布兩鐵合併的建議後，兩間鐵路公司的職方極為關注兩鐵合併後的職業保障及僱傭條款及條件可能改變的情況。她不滿儘管擬訂兩鐵合併的主要條款已有定案，但員工的利益並未獲得充分保障，而現職員工仍須面對很多不明朗的因素。就此，她詢問有何具體措施確保員工，包括合約員工的職業保障，以及所有在職員工的現行僱傭條款及條件如何可以在兩鐵合併後維持不變。

52. 環境運輸及工務局局長表示明白及理解員工對兩鐵合併的關注。她指出，兩間鐵路公司已同意，在進行兩鐵合併的工作時，將會以公平及公正的方式處理日後的員工安排，而兩鐵已成立特別專責小組處理與員工相關的事宜。合併後的公司會為所有前線員工提供職業保障，令他們不會因兩鐵合併而被裁減。一如地鐵與九鐵所同意，前線員工已有清晰定義，是指“長期僱用之全職非管理層員工，而其受僱於日常列車、車站、巴士及車輛之運作及維修，貨倉運作及保安運作等。非管理人員指薪金低於地鐵MG1級及九鐵第8級，而屬長期僱於不少於兩年之合約。”兩鐵所有在職員工均會按兩鐵合併生效當日的條款及條件獲合併後的公司聘用。

53. 李鳳英議員要求政府當局承諾，所有在職員工的僱傭條款及條件均不會因為兩鐵合併而變差。環境運輸及工務局局長表示，根據合併方案，合併後的公司考慮員工的聘用條款及條件時會採用“整套做法”，而目的是令經修改的條款及條件整體而言會與現時的條款及條件相若。兩間鐵路公司將進一步研究在合併後為全體在職員工制訂一套服務條款及條件，而在有關過程中，兩鐵會徵詢員工的意見。

54. 何鍾泰議員察悉前線員工不包括管理及專業人員，他表示關注管理及專業人員可能會受到兩鐵合併的影響，最終會被迫離開香港。他警告，香港的持續發展有賴留住人才，此點至為重要。他詢問政府當局有何措施確保專業及管理人員的就業獲得保障。

55. 環境運輸及工務局局長表示，合併方案已為兩間鐵路公司的前線員工提供職業保障。該兩間公司估計，由於合併後的公司業務增長、員工退休及流失，將會創造新的職位空缺，首3年將會有1 300個空缺的淨增長，超出估計由於合併而會在數年間預期達致的總體員工協同效益約為650至700個相當於全職的職位。合併後的公司調派有關的管理及專業人員時需有靈活性。在

兩鐵合併後，地鐵和九鐵的相對優勢會發揮互補作用。合併後的公司將會有新機會進軍內地及國際市場，因而會繼續挽留及招聘人才。

56. 李卓人議員認為在員工過渡到劃一條款及條件期間，應讓職方選擇留在現行的制度或改用新的制度。環境運輸及工務局局長在回應時表示，兩間鐵路公司員工的僱傭條款及條件有若干差異，例如工作時數，此方面應一致，因此，合併後的公司應採用劃一的制度。兩間鐵路公司會就任何新安排徵詢員工的意見。

57. 李鳳英議員要求提供詳情，說明兩鐵最後獲批准合併後，遴選員工出任合併後公司職位的程序和指引。她擔心在遴選過程中，在職員工的就業機會和聘用條款及條件會受到負面影響。

58. 環境運輸及工務局局長指出，兩間鐵路公司與員工充份討論後，將會定出遴選程序的細節。她進一步表示，員工是兩間鐵路公司的重要資產。在合併方案之下，該兩間公司所有前線員工的職業保障均不會就合併有關的原因而受到影響。該兩間公司已就合併一事商定了前線員工的定義。該兩間公司估計，在考慮過估計的員工協同效益後，兩鐵合併後首3年的職位空缺仍會出現淨增長。因此，整體而言，兩鐵合併後員工在工作上將會有更多發展機會。

政府當局

59. 李卓人議員要求獲提供就兩鐵合併後預計可產生的1 300個新的職位空缺及可達致的總體員工協同效益的650至700個相當於全職的職位，按其職銜、工作性質及所需技能列出詳細的分項數字，政府當局同意提供書面資料。

#### 新鐵路項目

60. 陳鑑林議員詢問沙中線的進度，因為黃埔及九龍城的居民多年來一直要求早日落實該項工程。

61. 湯家驊議員亦要求獲提供沙中線的落實計劃詳情。關於沙中線的設計，他亦關注地鐵可能藉機修改沙中線的走線，並減少鐵路車站數目，可能會對市民造成不便。

62. 環境運輸及工務局局長解釋，沙中線項目是一項已承擔的鐵路項目。在2002年，經競爭性投標後，當局將該項目批給九鐵。合併討論涉及研究沙中線的轉車安排及可能的定線，以便達到鐵路運作的最佳效益。沙

中線項目的細節已接近定案，但部分鐵路站及走線須視乎其他規劃及發展而定，例如對東南九龍發展規劃的檢討。環境運輸及工務局局長表示，政府當局將會在今年稍後向交通事務委員會匯報沙中線的情況。

63. 楊森議員詢問，合併所產生的協同效益能否加快就興建南港島線作出決定，因為合併後的公司需要政府就該項目提供撥款資助的數額可能會較少。環境運輸及工務局局長在回應時表示，政府當局仍在考慮地鐵就南港島線提出的建議。在研究任何個別的新鐵路項目方案時，政府當局會考慮乘客對新鐵路線的需求及個別考慮其他相關因素。

#### 未來路向

64. 陳偉業議員建議，交通事務委員會和財經事務委員會應進一步研究合併方案在各方面的問題，包括物業估值、減價方案和票價調整機制，以及對僱員的保障。故應另行安排會議，處理個別事宜。

65. 環境運輸及工務局局長表示，政府當局希望加快合併過程，以便地鐵／九鐵的乘客可盡快享受減價優惠。政府當局將在短期內向立法會提交相關的立法修訂。

66. 鑒於擬議兩鐵合併涉及重大的公眾利益，委員同意交通事務委員會和財經事務委員會應繼續跟進相關的事宜。經商議後，委員同意在2006年4月28日的交通事務委員會會議上，討論兩鐵合併所引起與員工相關的事宜。職方代表應獲邀出席會議，就此事表達意見。由於作出這項更改，原定於2006年4月28日會議上討論的“九廣鐵路公司的管治問題”的項目將會從議程中刪除。主席會與財經事務委員會主席商議另行安排會議，研究與合併方案其他方面有關的事情。

### **III 其他事項**

67. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年5月18日