

CB(1)1301/05-06(02)

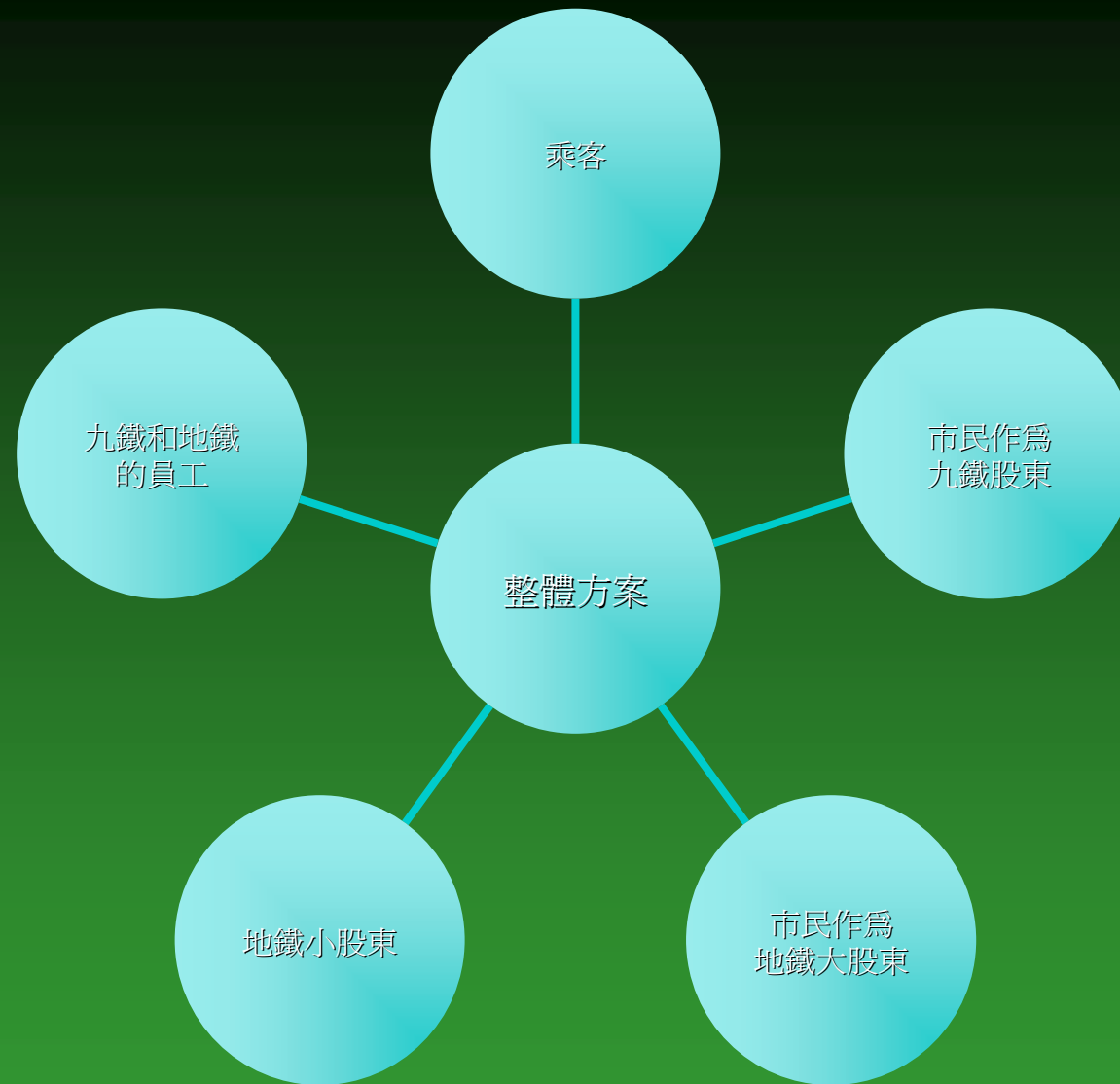
立法會財經事務
與交通事務委員會
聯合會議

兩鐵合併 – 建議的未來路向

二零零六年四月十二日

未來路向

- 與地鐵有限公司已就合併建議的架構和條件達成共識
- 整體方案
- 為整體社會帶來好處
- 平衡各方的利益



票價下調

- 二百八十萬人次在兩鐵合併首日即可享受票價下調
- 鐵路票價在12元或以上，每程的減幅最少達一成
- 鐵路票價介乎8.5元至11.9元之間，每程減幅最少達5%
 - ◆ 取消轉乘車費由1元至7元不等
 - ◆ 所有使用八達通的成人乘客每程可獲減2角
 - ◆ 中/長途乘客可享有較大票價減幅，中/長途線票價每程在12元或以上，可額外獲減價1元
- 合併後一年內，長者在星期日及公眾假期使用兩鐵，每程只需優惠車費2元

票價調整機制

- 客觀及具透明度的「可加可減票價調整機制」取代鐵路公司的票價自主權
- 票價每年根據方程式評估及調整：
*整體的票價調整幅度 = 0.5 * 綜合消費物價指數變動
+ 0.5 * 政府統計處運輸業名義工資指數變動
- 生產力因素*
- 採用確立已久，既客觀亦可被引證之指數
- 票價的調整幅度 ≤ 1.5%，便會轉入下年度的票價檢討中一併實行

沙田至中環線及整合而方便的轉車安排

■ 沙田至中環線

- ◆ 完全整合之轉車站

■ 整合而方便的轉車安排

- ◆ 於合併後一年內拆除三個轉車站 (九龍塘、南昌及美孚站)內分隔兩鐵的閘機

前線員工獲就業保障

- 前線員工將獲得與合併相關的就業保障。
- 兩家公司已訂定前線人員的定義，並會向員工解釋。
- 兩鐵合併首三年內的職位空缺會有淨增長，足夠容納協同效益下受影響的職位。
- 為受影響的員工安排再培訓及重行配調。

融合人力資源

- 所有兩鐵員工將於兩鐵合併時以原有的聘任條款由合併後的公司僱用
- 在合併後，透過諮詢員工，訂定一套統一的聘任條款
- 以公平及公正方式處理將來員工的安排事宜
- 諮詢員工

規管制度

- 類似規管地鐵公司之現有制度，並作出適當的修改
- 須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。
- 鐵路視察組進行檢查及調查的法定權力

交易架構

- 九鐵公司授予地鐵公司「服務經營權」
- 地鐵公司負責往後五十年九鐵系統的運作、維修及系統的改善，包括重置經營權所涵蓋的資產
- 地鐵公司將保持上市公司身份
- 地鐵公司為合併後新公司的法定機構
- 服務經營權為期五十年，與合併後的公司之專營權期限一致。

交易架構（續）

- 九鐵公司繼續擁有九鐵系統
- 九鐵公司繼續保留現金、應收賬款、八達通股權等資產
- 九鐵公司繼續保留財務的責任及債務

財務交易條件

- 即時支付42億5千萬元
- 年支付7億5千萬元的固定費用
- 於「服務經營權」期間，由第四年開始，每年再根據九鐵系統的實際收入，按預先同意的比例分賬：
 - ◆ 介乎25億元至50億元的收入，獲得收入的10%
 - ◆ 介乎50億元至75億元的收入，獲得收入的15%
 - ◆ 超過75億元的部分，獲得收入的35%

物業方案

- 即時支付77億9千萬元以收購：
 - ◆ 物業發展權
 - ◆ 投資物業
 - ◆ 物業管理業務

往後程序及建議未來路向

- 立法會及交通諮詢委員會
- 立法程序
- 地鐵公司小股東