

資料便覽

有關九廣鐵路公司主席及行政總裁職位分拆後 重大事件之進程報導

(輯錄自 2001 年 9 月 27 日至 2006 年 3 月 21 日期間的報刊)

日期及 資料來源	事件進程
27/9/2001 政府新聞處	政府將於 9 月 28 日在憲報刊登《2001 年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》。該草案旨在把九廣鐵路公司(九鐵)主席及行政總裁的職責及職能分開。
31/10/2001 政府新聞處	運輸局局長吳榮奎在立法會動議二讀《2001 年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》，提出九鐵主席與行政總裁的職責及職能分工(見附件)。
20/12/2001 文匯報	立法會於 12 月 19 日三讀通過《2001 年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》，將九鐵主席及行政總裁的職位分拆。
24/12/2001 政府新聞處 九鐵公司	政府宣布委任田北辰為九鐵主席，任期兩年。《2001 年九廣鐵路公司(修訂)條例》同時生效。 九鐵行政總裁楊啟彥表示，田北辰將獲九鐵全力支持。
25/12/2001 文匯報	九鐵主席田北辰於 12 月 24 日發表聲明期望與九鐵管理局及行政人員緊密合作。
28/1/2002 明報	建造中的九鐵西鐵工程一份 2 億 8,700 萬元的電訊系統合約險些「爛尾」，九鐵不但沒有索償，行政總裁楊啟彥反而罕有地表示歉意，承認批出合約時標價過低，九鐵管理局要額外通過付款 1 億元予承建商延續工程，不致拖延通車。運輸局局長吳榮奎等部分管理局成員，表明以保留態度同意增加撥款，並表示下不為例。
30/1/2002 東方日報	九鐵主席田北辰表示，西鐵工程 18 項合約至今共有 27 項類似西門子事件中的補充協議，須為此額外支付 15 億 3,600 萬元。他說為此不開心。九鐵管理局召開緊急會議，決定外聘核數師調查有關事件，並向公眾交代。九鐵新鐵路工程高級總監詹伯樂表示，事件中無人犯錯。

日期及 資料來源	事件進程(續)
26/2/2002 蘋果日報	九鐵主席田北辰表示，九鐵須改革企業文化，包括加強問責和運作透明度。他承認九鐵過往偏向純牟利機構的作風，較少從公營機構角度處理問題。他表示會審核員工能否適應新的企業文化。
17/5/2002 大公報/ 文匯報	九鐵於 2002 年 5 月 17 日公布西鐵西門子事件調查報告，報告批評九鐵高層人員發現西鐵工程延誤時，未有及時向九鐵管理局報告，令人遺憾。行政總裁楊啟彥、新鐵路工程高級總監詹伯樂及西鐵總監唐仕謙在立法會集體道歉，承認責任。九鐵主席田北辰指三人是因「傲氣」而「引致程序上有出錯」。他透露會推出新的管治文化，將權力下放給管理層，同時管理局會加強監察。
18/5/2002 東方日報	九鐵主席田北辰透露，發生西門子事件後，管理局不會再考慮與行政總裁楊啟彥續約，亦不會優先考慮聘用退休高官，避免再被指九鐵是退休高官俱樂部。
26/6/2002 成報	行政長官會同行政會議指令政府研究合併九鐵與地鐵為一間鐵路公司的可行性。庫務局局長俞宗怡表示，政府對兩鐵是否合併並無主觀意願。九鐵主席田北辰對可行性研究持開放態度。
11/12/2003 政府新聞處	九鐵主席田北辰獲政府續任 2 年。
13/12/2003 經濟日報	九鐵行政總裁楊啟彥會在 2003 年 12 月 24 日約滿離任。該職位會由財務及管理高級總監黎文熹接任，新鐵路工程高級總監詹伯樂會於 2003 年 12 月 31 日退休。
18/12/2003 AFX 法新社 財經	九鐵管理局公布，已延長與行政總裁楊啟彥的聘用合約，至 2003 年 12 月 31 日止，令他可繼續統籌西鐵的啟用及初期營運事宜。九鐵指出，財務及管理高級總監黎文熹將於 2004 年 1 月 1 日起出任署理行政總裁。同日，東鐵支線總監李鏡權將接替詹伯樂，出任新鐵路工程署理高級總監。
22/7/2005 明報	西鐵信號系統遭雷電擊損，八個多小時內出現 3 次故障，影響 7 萬多人。九鐵表示，除公布車程延誤時間，日後亦會考慮公布乘客候車時間。環境運輸及工務局表示，已要求九鐵提交詳細調查報告。

日期及資料來源	事件進程(續)
<p>27/7/2005 太陽報</p> <p>環境運輸及工務局</p>	<p>西鐵較早前在八小時內三度發生故障，當時西鐵宣稱是惡劣天氣及雷擊所致，但當日在八鄉車廠亦發生了首宗列車碰撞意外。九鐵表示，撞車事件與7月21日列車班次延誤無關，但當日西鐵客運總經理徐偉強解釋服務受阻原因時，只表示頭班車開出前，發現雷擊破壞了信號系統，卻不提撞車事件。</p> <p>就西鐵7月21日於八鄉車廠的列車碰撞事件，環境運輸及工務局表示十分關注。該局於7月26日晚得悉事件後，已主動聯絡九鐵，並於7月27日早上，派員到八鄉車廠現場了解列車損毀情況。該局要求九鐵解釋事件原因。</p>
<p>28/7/2005 香港經濟日報</p>	<p>九鐵主席田北辰主動召開記者會，承認即使7月21日八鄉車廠的撞車事件不影響服務安全，九鐵管理層只按程序辦事而沒有公開事件，是處理不當、敏感度低及不懂應變。田北辰指九鐵並無向他報告撞車事件，並表示閱報才知道，但強調九鐵並無隱瞞事件，故不須向公眾道歉。署理行政總裁黎文熹表示，日後公布事故時會考慮公眾關注事件的程度。</p>
<p>20/8/2005 明報</p>	<p>九鐵主席田北辰透露，西鐵頻密出現事故有3個根本原因：一是公司由以前延誤超過20分鐘才需通報，改為8分鐘，令市民以為西鐵事故較頻密；二是西鐵車站之間的距離在全港鐵路屬最長，很多系統的硬件組合橫跨很長路段，以致一旦發生事故，要準確知道出事部分，需很長時間查驗。三是西鐵路經很多空曠地方，而香港在六、七月天氣反常，雷殛特別多，以致系統短路次數增加。田北辰表示，九鐵準備投入更多設備，把硬件組合分割短些，以縮短尋找出事組件所需的時間，並設立專職特別隊伍，一旦發生事故，可從速到現場搶修。</p>
<p>28/10/2005 蘋果日報</p>	<p>據悉，有九鐵員工對主席田北辰的管理方式不滿，指他常以老闆身分公開指摘管理層。</p>
<p>19/12/2005 環境運輸及工務局</p>	<p>政府宣布再委任田北辰為九鐵主席，任期一年。</p>

日期及 資料來源	事件進程(續)
21/12/2005 星島日報	<p>就續任九鐵主席一年，田北辰表示曾向政府反映，若主席只延任一年，可能令員工不安，其後政府表示希望他與九鐵管理局成員，擔任有關公職至兩鐵合併完成為止。</p> <p>九鐵職工會理事長高柏堃憂慮，兩鐵合併令員工職位不穩及工資被削，希望政府不要再黑箱作業，即時公布合併方案細節，諮詢員工意見，並承諾不裁減現職員工。</p>
12/1/2006 環境運輸及 工務局	<p>環境運輸及工務局鐵路視察組於 2005 年 12 月 21 日接獲九鐵口頭通知，指一列車底部壓縮器支架有鬆脫現象，但九鐵於 2006 年 1 月 10 日下午才通知鐵路視察組，指東鐵有其他列車底部承托組件的支架可能亦須加固。政府對九鐵未有即時通報這些列車問題，已於 1 月 11 日以書面強烈譴責九鐵處理不當，並訓示九鐵須按《九廣鐵路公司規例》，即時通報任何有關列車的問題或事故。政府要求九鐵全面檢討現時列車的狀況及鐵路維修保養制度，並盡快向政府提交報告。</p>
13/1/2006 環境運輸及 工務局 成報	<p>環境運輸及工務局局長廖秀冬視察九鐵火炭車廠，了解東鐵列車底部承托組件支架的問題。陪同她巡視車廠的人士包括九鐵署理行政總裁黎文熹及運輸高級總監李殷泰。</p> <p>黎文熹承認，九鐵於 2005 年 12 月 24 至 25 日發現共 10 個壓縮器有問題後，主席田北辰要到 2006 年 1 月 9 日才得悉事件始末。田北辰和黎文熹均承認要負上責任。田北辰承認，九鐵在通報問題上屢次犯錯，顯示他未能成功引進透明度文化，這可能跟他影響力不足有關。</p>
17/1/2006 信報財經 新聞	<p>就東鐵底部承托組件支架的問題，環境運輸及工務局局長廖秀冬昨天以九鐵管理局成員身份，參與管理局特別會議，並決定成立一個由政府主導的小組調查事件，調查範圍包括責任問題，亦會檢討政府的監察角色。</p>
19/1/2006 星島日報	<p>九鐵署理行政總裁黎文熹在立法會上，首次就九鐵的管治文化開腔。他表示同意主席田北辰要改革公司文化，但埋怨其「署理」職銜令管治工作有很多掣肘。他認為改變公司文化要由下而上，但員工對兩鐵合併前景感到黯淡，故難以推動有關工作。環境運輸及工務局局長廖秀冬承認，兩鐵合併懸而未決，會影響九鐵員工。九鐵近十名員工亦在胸前掛起黃絲帶出席會議，以示支持九鐵管理層。</p>

日期及 資料來源	事件進程(續)
20/1/2006 環境運輸及 工務局	環境運輸及工務局局長廖秀冬，在九鐵署理行政總裁黎文熹及高級運輸總監李殷泰陪同下，到九鐵何東樓車廠慰問員工。
2/2/2006 信報財經 新聞	九鐵主席田北辰否認在東鐵列車組件發現裂紋後，與九鐵管理層劃清界線。他表示出任九鐵主席期間，每有事故發生，都主動向公眾解釋及道歉，鮮有指他缺乏承擔，相反只會認為他處事太投入。他表示高壓絕非其作風。他主張下放權力，鼓勵員工採取主動，按自己判斷去運作九鐵。
28/2/2006 星島日報	九鐵主席田北辰表示，九鐵管理局已決定向管理委員會的八名高層，包括署理行政總裁黎文熹、新鐵路工程高級總監李鏡權、運輸高級總監李殷泰，以花紅形式發放早前被扣起的浮動薪金。田北辰承認，發放花紅的指標不包括突發事件，例如列車組件的裂紋事故，應與發放花紅分開處理。
12/3/2006 明報	署理行政總裁黎文熹連同全部 5 名總監及 19 名總經理，日前去信九鐵管理局，指主席田北辰在九鐵內「管得太多」、「要求透明度過高」和「過多問責」。管理層繼而在兩日內收集了八成員工逾 4 000 個簽名聲援他們的去信行動。 行政長官辦公室證實，行政長官曾蔭權於 3 月 11 日已跟田北辰會面。政府發表聲明，表示極度關注事件，正加以調停。
13/3/2006 蘋果日報	九鐵主席田北辰表示，3 月 11 日上午他向行政長官遞交辭職信，並由行政長官決定其離職日期。他表示，在 3 月 9 日及 10 日先後接到署理行政總裁黎文熹及管理層的信件，不滿他在管理上「想知太多」及在加強公司透明度及問責文化上，為前線員工帶來巨大壓力。

日期及資料來源	事件進程(續)
<p>13/3/2006(續)</p> <p>信報財經新聞</p> <p>東方日報</p> <p>環境運輸及工務局</p>	<p>主席田北辰表示，今次黎文熹去信九鐵管理局的事件屬「不幸」，並非他改革失敗，問題癥結在於內部溝通不足。他重申自己百分之一百二十信任黎文熹及管理層。他經常向他們提出質詢，只是顧及公眾利益。</p> <p>在田北辰宣布辭去九鐵主席一職後六小時，黎文熹會見記者，重申其行動是對事不對人，並無要求田北辰辭職。他認為，如能按政府界定的行政總裁與主席職能工作，對公司運作屬好事，否則將有極大傷害。他表示認同田北辰的改革理念，但認為落實改革時，須平衡透明度、專業判斷、問責及員工的支持。</p> <p>九鐵車務員協會主席劉彩紅認為，田北辰將透明度及新文化引入九鐵，如管理層不滿而逼令主席辭職，會影響員工士氣及九鐵的專業形象，而且九鐵與地鐵正商討合併，主席辭職會影響九鐵的議價能力。九鐵員工協會主席藍坤銳認為，田北辰在爭拗未解決時辭職乃不負責任。九鐵職工會理事長高栢堃表示工會保持中立，但承認田北辰出任主席以來，一直與工會缺乏溝通，只靠管理層傳達意見。</p> <p>前行政總裁楊啟彥表示，田北辰入主九鐵後事事插手，處事手法出位，令九鐵上下反感。</p> <p>環境運輸及工務局局長廖秀冬表示，行政長官十分關注九鐵主席與管理層的紛爭，責成九鐵管理局成員要在三日內開會討論該事件，以及向行政長官提出建議。廖秀冬表示，在3月10日才得悉該事件。</p>
<p>14/3/2006</p> <p>明報</p>	<p>據署理行政總裁黎文熹和5名總監分別呈交九鐵管理局兩封投訴主席田北辰的機密信件部分內容顯示，黎文熹在信中明確表示「無法有效地跟主席為公司利益共事」；其後5名總監在聲援他的信件中亦表示「堅決站在署理行政總裁的一邊，並將毫不猶豫地跟他共同進退」。</p> <p>行政長官曾蔭權在3月10日，即黎文熹發信翌日才獲悉事件，於是緊急約晤田北辰在3月11日見面，以及要求黎文熹於3月13日會見他。</p>

日期及資料來源	事件進程(續)
<p>14/3/2006(續)</p> <p>太陽報</p> <p>星島日報</p>	<p>九鐵聲稱約八成員工簽名支持黎文熹抗爭，但有九鐵員工投訴在事件中遭高層人員誤導，指簽名前只知黎文熹因不滿「責罵文化」而致函管理局，但不知道是要令田北辰辭職。</p> <p>黎文熹於3月13日與行政長官曾蔭權會晤。他表示，行政長官已責成九鐵要上下一心，繼續為市民提供服務。他強調會確保九鐵列車服務正常。</p>
<p>15/3/2006</p> <p>大公報</p> <p>政府新聞處</p> <p>環境運輸及工務局</p>	<p>正當九鐵管理局成員於3月14日舉行特別會議，商討九鐵主席與管理層紛爭的解決方法，二十名有份簽署信件支持黎文熹的九鐵總經理和部門主管到場召開記者會，表示沒有壓迫下層員工聯署支持黎文熹。作為發言人的市務總經理黎啟憲表示，田北辰離開九鐵是解決問題的可行方案。</p> <p>九鐵主席田北辰於3月14日出席管理局特別會議後，並無透露其去留問題，只表示會議氣氛良好、有建設性。</p> <p>行政長官曾蔭權表示，一向支持田北辰帶領九鐵維持高透明度、高負責性的運作。就管理局處理有關問題時，出現其他人事及紀律問題，他認為十分嚴重，已責成管理局盡快以不偏不倚的態度嚴正處理。</p> <p>環境運輸及工務局局長廖秀冬表示，很高興九鐵主席田北辰及署理行政總裁黎文熹繼續留任。政府已更具體釐定一些關於主席及行政總裁的分工，以及雙方認為更清晰的工作指引，如主席負責帶領管理局的運作，而行政總裁則負責公司日常運作，包括公共關係及代表公司就日常事務發言等。廖秀冬表示，就九鐵主席與管理層出現紛爭期間，出現一些人事及紀律問題，會立即交予九鐵管理局跟進。</p> <p>黎文熹表示，九鐵上下員工都支持田北辰的高透明度和高問責制，只是在落實時，是否需獲員工認受。他表示以後九鐵上下會繼續支持田北辰。</p> <p>田北辰表示，不相信事件會影響他與黎文熹的專業關係。九鐵將來會由黎文熹做主要發言人。他表示，如有重大事情，而管理局覺得他應發言，他也會發言。田北辰表示不會改變其個人風格，分工清晰後，管理層對他的意見應可消除。</p>

日期及資料來源	事件進程(續)
<p>16/3/2006 蘋果日報 星島日報 環境運輸及工務局</p>	<p>九鐵主席田北辰公開承諾留任後不會解僱員工。</p> <p>就行政長官曾蔭權表明要九鐵管理局嚴正處理紀律問題，在 3 月 14 日代表二十名總經理發言的九鐵市務總經理黎啟憲，覺得事過境遷，不應執着過去發生的事情，亦不認為九鐵員工會被秋後算帳。</p> <p>環境運輸及工務局局長廖秀冬表示，九鐵管理局於 3 月 15 日召開會議，成員一致同意，九鐵有關高層人員的紀律問題，嚴重損害九鐵作為負責任和有秩序公營機構的形象，故決定終止市務總經理黎啟憲的職務，並書面警告其餘十九名高層人員，如在一年內重犯會被革職。</p> <p>管理局接納署理行政總裁黎文熹辭職，並要求他留任至新人選順利完成交接工作。廖秀冬指管理局跟進高層人士的紀律問題已告一段落，又表示在 3 月 15 日下午前沒有收到消息黎文熹有意請辭的消息。</p> <p>管理局同意邀請詹伯樂接任，詹伯樂已原則上同意出任。廖秀冬表示，當年牽涉詹伯樂的西門子事件屬個別事件，並已獲處理。</p>
<p>17/3/2006 信報財經新聞</p>	<p>九鐵市務總經理黎啟憲表示對被終止合約感到突然，要先諮詢法律意見，才決定下一步行動。九鐵職工會對事件感到遺憾及失望，期望九鐵管理局承諾停止所有紀律處分。</p>
<p>18/3/2006 成報</p>	<p>九鐵候任行政總裁詹伯樂在已呈辭的署理行政總裁黎文熹陪同下會見傳媒，強調與主席田北辰關係良好，且同意其提高透明度的理念；由於九鐵管理局已釐清主席與行政總裁的權責，故相信彼此合作無問題。他透露田北辰於 3 月 15 日（即黎文熹向管理局呈辭）當晚，致電邀請他接任行政總裁職位。他不認為自己只屬過渡角色，表示上任後會盡快與員工會面，聆聽他們的憂慮，冀提高士氣及重建九鐵形象，又相信是次風波不會令九鐵在兩鐵合併中處於不利地位。就曾涉及西鐵西門子事件，他強調事件經調查後已終結；他當時亦已就沒有即時向管理局知會工程延誤問題而道歉。</p>

日期及資料來源	事件進程(續)
18/3/2006(續) 文匯報	有消息人士透露，管理局希望黎文熹在離職前須先處理好東鐵組件裂紋報告的問題。九鐵調查組件裂紋的專家小組主席梁廣灝表示，調查工作不受管理層人事去留影響，估計報告還要數星期才可完成。
19/3/2006 蘋果日報	九鐵職工會理事長高栢堃表示，自傳出兩鐵合併後，員工人數已進一步收緊，現時 6000 名員工中，近三成共 1600 多名是合約員工。九鐵人手緊張，加上早前東鐵列車組件的裂痕事件，令員工更疲於奔命。他指出，自從兩鐵考慮合併，員工工作得不到保障，他曾傳口訊及透過署理行政總裁黎文熹遞信，希望與主席田北辰會面，反映員工情緒問題，亦曾試圖約見環境運輸及工務局局長廖秀冬，但均不獲接見。
21/3/2006 星島日報	<p>就九鐵主席與署理行政總裁的紛爭，身兼九鐵管理局成員的財經事務及庫務局局長馬時亨表示，九鐵的公司管治守則已列明兩者分工；他認為「問題不在於分工上，而是人的問題」，任何機構的主席與行政總裁，必須「開心見誠」溝通，否則會影響公司發展及運作。</p> <p>馬時亨表示，兩鐵合併的原則及技術問題已接近解決，但財務、人事、交通安排的細節仍要商討。他承認九鐵主席與署理行政總裁的紛爭，令九鐵的合併條件要調校；價錢及加強公司管治將是重要考慮因素。他強調，兩鐵作為港人資產，政府不會賤賣。就他本人既是九鐵管理局成員，又代表政府以地鐵大股東身分處理兩鐵合併事宜，在兩者利益衝突之下，馬時亨承認會有一定難度，故會在相關會議上避席。</p>

資料研究及圖書館服務部

2006 年 3 月 21 日

電話: 2869 9621

資料便覽為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料便覽作為上述意見。資料便覽的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料便覽作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究及圖書館服務部，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。

附件

政府就九鐵主席及行政總裁職責和職能分工的意見

A.1 2001年10月31日，運輸局局長吳榮奎在立法會動議二讀《2001年九廣鐵路公司(修訂)條例草案》，致辭時談及九鐵主席及行政總裁的職能和職責分工，引述如下：

A.2 「我們認為九鐵公司的董事局應由一位非全職的公司主席領導。公司主席主要集中處理下列事宜：

- (一) 檢討並指導公司訂立的策略和業務發展計劃；
- (二) 監督財政計劃、重要的資本開支、收購和出售公司資產事宜；
- (三) 定下服務表現指標，並監督行政人員負責完成這些指標；
- (四) 確保會計、財政報告和風險管理系統穩健完善；及
- (五) 物色可擔任行政要職的人選，監督制定接班計劃，以及釐定行政人員的薪酬。

九鐵公司的行政總裁，須專注於下列事項：

- (一) 執行由董事局決定的業務策略；
- (二) 落實由董事局定下的營運和財政表現指標；
- (三) 管理日常的鐵路營運和鐵路工程；及
- (四) 處理公司的內部行政事宜。

A.3 把公司主席及行政總裁的職責及職能分開的做法，符合良好公司管治的國際大潮流。主要公營機構如機場管理局、市區重建局及強制性公積金管理局等，均採用了相同的公司管治模式。由非公司行政人員的人士出任九鐵公司主席，將會增強董事局的獨立性，從而強化董事局的監督能力。公司的行政總裁日後可更專注於鐵路的營運及鐵路工程的執行。我們相信把公司主席及行政總裁的職能及職責分開後，九鐵公司的管治必定更有效率，令該公司能更好地為市民提供優質的運輸服務。」

資料來源：政府新聞處。