
資料摘要

香港鐵路有限公司與政府訂定的 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議

1. 背景

1.1 在2006年12月19日的《兩鐵合併條例草案》委員會會議上，委員曾討論香港鐵路有限公司與政府訂定的綜合《營運協議》擬稿。¹ 委員在會上要求資料研究及圖書館服務部("本部")比較現有《營運協議》與綜合《營運協議》擬稿，並確定該擬稿是否對現有《營運協議》作出任何重要改動的建議。

1.2 本部曾要求政府提供現有《營運協議》作比較用途。政府答稱，2000年1月4日的《營運協議》擬稿² 已包括現有《營運協議》的所有主要條文。因此，本部採用該擬稿進行比較。

1.3 本資料摘要集中比較委員提出的以下7個關注範疇：

- (a) 土地事宜；
- (b) 新工程項目；
- (c) 票價規管；
- (d) 服務表現要求；
- (e) 乘客服務承諾；
- (f) 安全管理；及
- (g) 資料披露。

¹ 當地鐵與九廣鐵路("九鐵")系統合併後，地鐵有限公司與政府訂定的現行《營運協議》會擴充成為綜合《營運協議》，以涵蓋對地鐵及九鐵鐵路系統營運的規管。

² 請參閱 Transport Bureau (2000)。

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
土地事宜	<p>本條載有政府將鐵路工程計劃所需的土地批予地鐵公司³的架構安排。一份題為“物業發展權”的文件曾載述該架構安排，《地下鐵路條例草案》委員會曾在1999年11月18日審閱該文件。⁴</p> <p>題為“物業發展權”的文件所載述的批出物業發展權的政策綜述如下：</p> <p>基於規劃，安全和技術方面的理由，政府認為，在適宜的情況下把車站及車廠上蓋和毗鄰土地的物業發展與鐵路工程作為一個綜合的發展計劃是可取的做法。過去25年，地鐵公司⁵ [地下鐵路公司]一直負責設計和建造車站上蓋物業。現行的安排可達到最能善用資源的效果。</p> <p>由地鐵公司負責整個車站地盤，就能以最適當的方法設計鐵路及上蓋物業的發展計劃，並能善用空間。</p> <p>把物業與鐵路綜合發展對鐵路的安全和運作都有保障。由一個機構同時管理鐵路和有關的物業發展，責任的劃分會非常明確，若物業發展方面發生影響到鐵路的事件，有關機構即可妥善處理。</p> <p>總括而言，在適宜的情況下，把車站及車廠上蓋和毗鄰土地的物業發展權批出的現行政策將會繼續。就批出此等物業發展的土地，向地鐵公司收取十足市值地價的政策將會維持不變。</p> <p>《營運協議》中有關物業發展土地安排的進一步詳情載於“地鐵私營化公開招股書⁶”(“招股書”)內。</p>	<p>本條訂明，政府與合併後的公司⁷須就新鐵路項目批出的所需土地商定細則，並規定有關的地價，須按政府在其時實施的土地政策釐定。</p>

³ 在本資料摘要中，地鐵公司是指地鐵有限公司。

⁴ 請參閱 Transport Bureau (1999c)。

⁵ 在私有化前，“地鐵有限公司”稱作“地下鐵路公司”。

⁶ 招股書訂明：

根據《營運協議》，政府已同意，任何由本公司[地鐵公司]建造的新鐵路項目，政府應與本公司[地鐵公司]商定有關把建造並營運有關鐵路項目所須的土地批授予本公司[地鐵公司]的詳細條文。再按當時政府的土地政策釐定補地價金額。政府並須與本公司[地鐵公司]協議有關物業發展權(如有)範疇的條款，以及將該等物業發展權授予本公司[地鐵公司]的方式。

政府已認同，由本公司[地鐵公司]承辦物業發展對新鐵路項目的商業可行性及營運和技術性的考慮已起舉足輕重的作用，並預期將會繼續如是。

只要繼續沿用現行的土地政策，政府已同意：

- 由本公司[地鐵公司]繳付的土地補價，其金額將按“十足市值”基準評定。至於政府就有關批予本公司[地鐵公司]的每一個新鐵路項目有關之物業發展權而向本公司[地鐵公司]作出的首次批地(倘適用)，或就有關一個新鐵路項目的每一期物業發展權應付的首筆地價(在各種情況下，車廠地盤除外)，鐵路的存在因素均不應作計算考慮；
- 由本公司[地鐵公司]就車廠地盤用作鐵路車廠所繳付的土地補償金額，將按最低地積比率為一的“工業用途”基準評定；及
- 由本公司[地鐵公司]就行車綫及車站的地盤所繳付的土地補償金額，將根據現行政策按象徵式補價評定。

請參閱 MTR Corporation (2000), p. 107。

⁷ 合併後的公司是指地鐵與九鐵合併後組成的公司。

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
新工程項目	<p>本條載列下列事項的規定：</p> <p>(a) 地鐵公司按年度公布其對將來鐵路網載客量需求的預測；</p> <p>(b) 按謹慎的商業原則⁸興建新鐵路線；</p> <p>(c) 確保在批出新鐵路項目和鐵路延線發展計劃時，有公平的競爭環境，並與其他潛在競爭者得到同等對待；及</p> <p>(d) 提供新發展工程項目的明確綱領。</p>	<p>本條訂定合併後的公司興建及營運下列類別鐵路的架構：</p> <p>(a) 九鐵公司的鐵路；</p> <p>(b) 地鐵公司的鐵路；及</p> <p>(c) 既不屬九鐵公司亦不屬地鐵公司部分的鐵路。</p> <p>上述架構載於[題為“綜合《營運協議》”的文件⁹]附件 A。</p> <p><u>新鐵路項目</u></p> <p><u>地鐵公司鐵路的自然延長部分(“新地鐵項目”)</u></p> <p>《營運協議》載述的現行安排會加以保留。政府與合併後的公司會以“擁有權模式”(即由營運者出資、建造及營運新地鐵項目)為基礎，商討新地鐵項目的財務安排。</p> <p>若雙方無法在一段合理時間內就條款達成協議，政府可中止與合併後的公司磋商，另邀他人推展新地鐵項目。</p> <p><u>九鐵公司鐵路自然延長部分(“新九鐵項目”)</u></p> <p>發展任何新九鐵項目，政府可決定採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”(即政府撥款建造新鐵路，向營運者批出服務經營權，以營運新鐵路)。</p> <p>若政府決定採用擁有權模式發展新九鐵項目，政府會與合併後的公司商討財務安排。若雙方無法在一段合理時間內就條款達成協議，政府可中止與合併後的公司磋商，另邀他人按擁有權模式推展新九鐵項目，或採用服務經營權模式，邀請合併後的公司營運該項目。</p> <p>若政府決定採用服務經營權模式發展新九鐵項目，政府須邀請合併後的公司營運新九鐵項目。</p> <p>政府確認，若合併後的公司按照服務經營權模式推展新九鐵項目，該公司會需要適當的商業回報率，比率視乎個別項目的情況釐定。</p> <p>若合併後的公司專營權中有關九鐵公司鐵路的部分撤銷或屆滿，則在[九鐵公司鐵路自然延長部分]項下的條文不再有效。</p> <p><u>不屬地鐵公司或九鐵公司鐵路自然延長部分的新鐵路項目(新獨立項目)</u></p> <p>發展任何新獨立項目，政府均可決定採用“擁有權模式”抑或“服務經營權模式”。</p> <p>若政府決定採用擁有權模式發展新獨立項目，政府可：</p> <p>(a) 與合併後的公司商討推展新獨立項目的財務安排；或</p> <p>(b) 公開招標，批出新獨立項目。</p> <p>若政府決定採用服務經營權模式發展新獨立項目，政府可全權決定邀請合併後的公司及／或第三方營運新獨立項目。</p> <p>若政府採用服務經營權模式，邀請合併後的公司營運新獨立項目，該公司得營運該項目。政府確認，若合併後的公司按照服務經營權模式推展新獨立項目，該公司會需要適當的商業回報率，比率視乎個別項目的情況釐定。</p> <p><u>委託安排</u></p> <p>由合併後的公司按照服務經營權模式推展的新鐵路項目，該公司會受委託負責設計及建造該項目。委託前須：</p> <p>(a) 通過政府正式審批程序；及</p> <p>(b) 經合併後的公司與政府就每項新鐵路項目商定受委託提供服務的收費。</p>

⁸ 在地鐵公司私有化時，招股書規定地鐵公司所投資的任何新鐵路項目，一般的商業回報率要較地鐵公司的估計加權平均資金成本高出 1% 至 3%。請參閱 MTR Corporation (2000), p. 90。

⁹ 請參閱 Environment, Transport and Works Bureau (2006b)。

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
票價規管	<p>在調整車費¹⁰之前，地鐵公司必須：</p> <p>(a) 根據對乘客的調查，考慮公眾對任何擬作的調整的接受程度；</p> <p>(b) 諮詢交通諮詢委員會("交諮會")；</p> <p>(c) 諮詢立法會交通事務委員會("交通事務委員會")；</p> <p>(d) 在根據上述第(b)和第(c)款進行諮詢後，經董事會作出決議批准調整車費的建議；</p> <p>(e) 在實施新車費之前的合理期限內，正式通知交諮會和交通事務委員會；及</p> <p>(f) 在實施新車費之前的合理期限內，就新車費發布公告。</p>	<p>本條載有一個票價調整機制，和提供對合併後的公司票價的一般規管。相關條文載於題為"票價調整機制及減價建議"的文件內，《兩鐵合併條例草案》委員會曾在2006年11月2日審閱該文件。¹¹</p> <p>題為"票價調整機制及減價建議"的文件所載的票價調整機制綜述如下：</p> <p><u>票價調整公式</u></p> <p>合併後的公司票價¹²每年將按照下列「直接驅動」票價調整公式檢討：</p> <p>整體票價調整幅度=0.5 *綜合消費物價指數變動 + 0.5 *工資指數變動 - 生產力因素</p> <p>工資指數變動是指運輸服務業名義工資指數的變動。綜合消費物價指數變動及工資指數變動均計算至檢討票價時當年前一年的年終。這兩個指數都是政府統計處公布的資料。</p> <p>生產力因素是雙方預先議定的數值。生產力因素設定為0.1%，於合併後第6年開始生效。這個數值的釐定已計及合併後的公司需對鐵路作出巨額投資，特別是鐵路網絡仍在擴展，生產力效益有限的情況。合併後的公司預計可產生的協同效益能夠全面實現之前，將在兩鐵合併時立即以減價方式回饋乘客，因此該數值將於合併後第6年方開始生效。</p> <p><u>獨立專家簽發的證明書</u></p> <p>合併後的公司根據機制落實任何票價調整前，須向政府提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。合併後的公司為此委任的獨立專家，須為《專業會計師條例》(第50章)所訂明的合資格核數師。兩名獨立專家其中一名的選委須經合併後的公司與政府雙方同意。</p> <p><u>每年票價檢討周期</u></p> <p>兩鐵合併後，票價會按照固定周期，每年檢討。參照地鐵公司的現行做法，票價檢討會在每年第二季進行。票價如有調整，在符合機制有關的程序及證明書的規定後，會在同年年中實施。</p> <p>一如現有《營運協議》的規定，合併後的公司須在實施新票價前一段合理時間內，正式通知交通事務委員會及交諮會。</p> <p><u>啟動票價調整的機制</u></p> <p>在任何一年，合併後的公司只可在整體票價調整幅度是等於或大於1.5%，或等於或少於-1.5%時啟動票價調整。未作調整的百分率會轉入下一年度的票價檢討中一併實行。</p> <p><u>檢討票價調整機制</u></p> <p>機制可因應合併後的公司或政府的要求，每5年檢討一次。</p>

¹⁰ 地鐵公司擁有釐定票價的自主權，無需獲得政府或任何其他機構批准。

¹¹ 請參閱 Environment, Transport and Works Bureau (2006a)。

¹² 票價調整機制適用於地鐵／九鐵綜合鐵路網絡所有現有和新鐵路線段(機場快線、東涌吊車、城際及貨運服務和不屬地鐵或九鐵自然伸延且並非供日常往返本港各區乘客使用的新鐵路線段除外)的票價，以及輕鐵和在西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務的票價。

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿																																															
服務表現要求	<p>地鐵及九鐵鐵路現行的服務表現要求：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">表現準則⁽¹⁾</th> <th colspan="2">服務表現要求</th> </tr> <tr> <th>地鐵 (地鐵市區線及機場快線)</th> <th>九鐵 (東鐵及西鐵)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a) 列車服務的供應</td> <td>98.5%</td> <td>98.5%</td> </tr> <tr> <td>(b) 乘客行程準時程度</td> <td>98.5% (機場快線為98%)</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(c) 列車服務準時程度</td> <td>98%</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(d) 增值機可靠程度</td> <td>95.5%</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(e) 自動售票機可靠程度</td> <td>93%</td> <td>97%</td> </tr> <tr> <td>(f) 出入閘機可靠程度</td> <td>97%</td> <td>97%</td> </tr> <tr> <td>(g) 扶手電梯可靠程度</td> <td>98%</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(h) 乘客升降機可靠程度</td> <td>98.5%</td> <td>98%</td> </tr> </tbody> </table> <p>註：(1) 服務表現水平是以下列公式，先計算個別月份的百分比，然後再計算出全年的平均值：</p> <p>項目(a)：$\frac{\text{實施每月車次}}{\text{計劃每月車次}} \times 100\%$</p> <p>項目(b)：$\frac{\text{每月進站乘客人次} - \text{延誤至少5分鐘的每月乘客人次}}{\text{每月進站乘客人次}} \times 100\%$</p> <p>項目(c)：$\frac{\text{實際[機場快線/地鐵/九鐵]每月車次} - \text{誤點至少y分鐘的每月[機場快線/地鐵/九鐵]車次}}{\text{實際[機場快線/地鐵/九鐵]每月車次}} \times 100\%$</p> <p>y = 機場快線：5分鐘；地鐵：2分鐘；九鐵：3分鐘</p> <p>項目(d)至(h)：$\frac{\text{有關設備每月運作總時數} - \text{有關設備每月失效不能運作總時數}}{\text{有關設備每月運作總時數}} \times 100\%$</p>	表現準則 ⁽¹⁾	服務表現要求		地鐵 (地鐵市區線及機場快線)	九鐵 (東鐵及西鐵)	(a) 列車服務的供應	98.5%	98.5%	(b) 乘客行程準時程度	98.5% (機場快線為98%)	98%	(c) 列車服務準時程度	98%	98%	(d) 增值機可靠程度	95.5%	98%	(e) 自動售票機可靠程度	93%	97%	(f) 出入閘機可靠程度	97%	97%	(g) 扶手電梯可靠程度	98%	98%	(h) 乘客升降機可靠程度	98.5%	98%	<p>合併後的公司的服務表現要求：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>表現準則</th> <th>服務表現要求</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a) 列車服務的供應</td> <td>98.5%</td> </tr> <tr> <td>(b) 乘客行程準時程度</td> <td>98.5%</td> </tr> <tr> <td>(c) 列車服務準時程度</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(d) 增值機可靠程度</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(e) 自動售票機可靠程度</td> <td>97%</td> </tr> <tr> <td>(f) 出入閘機可靠程度</td> <td>97%</td> </tr> <tr> <td>(g) 扶手電梯可靠程度</td> <td>98%</td> </tr> <tr> <td>(h) 乘客升降機可靠程度</td> <td>98.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>註釋：用來計算服務表現水平的公式維持不變。</p>	表現準則	服務表現要求	(a) 列車服務的供應	98.5%	(b) 乘客行程準時程度	98.5%	(c) 列車服務準時程度	98%	(d) 增值機可靠程度	98%	(e) 自動售票機可靠程度	97%	(f) 出入閘機可靠程度	97%	(g) 扶手電梯可靠程度	98%	(h) 乘客升降機可靠程度	98.5%
表現準則 ⁽¹⁾	服務表現要求																																																
	地鐵 (地鐵市區線及機場快線)	九鐵 (東鐵及西鐵)																																															
(a) 列車服務的供應	98.5%	98.5%																																															
(b) 乘客行程準時程度	98.5% (機場快線為98%)	98%																																															
(c) 列車服務準時程度	98%	98%																																															
(d) 增值機可靠程度	95.5%	98%																																															
(e) 自動售票機可靠程度	93%	97%																																															
(f) 出入閘機可靠程度	97%	97%																																															
(g) 扶手電梯可靠程度	98%	98%																																															
(h) 乘客升降機可靠程度	98.5%	98%																																															
表現準則	服務表現要求																																																
(a) 列車服務的供應	98.5%																																																
(b) 乘客行程準時程度	98.5%																																																
(c) 列車服務準時程度	98%																																																
(d) 增值機可靠程度	98%																																																
(e) 自動售票機可靠程度	97%																																																
(f) 出入閘機可靠程度	97%																																																
(g) 扶手電梯可靠程度	98%																																																
(h) 乘客升降機可靠程度	98.5%																																																

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
乘客服務承諾	<p>乘客服務承諾涉及：</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 列車服務的供應； (b) 乘客行程準時程度； (c) 列車服務準時程度； (d) 列車服務可靠程度； (e) 車票可靠程度； (f) 增值機可靠程度； (g) 自動售票機可靠程度； (h) 出入閘機可靠程度； (i) 扶手電梯可靠程度； (j) 乘客升降機可靠程度； (k) 溫度和通風；及 (l) 鐵路的清潔程度，或政府與地鐵公司不時另行商定的其他項目。 	<p>除現有《營運協議》擬稿所載列的乘客服務承諾外，再加入一項新的承諾，即回應乘客查詢所需的時間。</p>

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
安全管理	<p>地鐵公司在設計、建設、營運和保養鐵路時，在任何時候均須適當地注重鐵路的安全，以及使用或受僱在鐵路工作的人士之安全，並令視察主任¹³合理地滿意。</p> <p>地鐵公司須建立安全管理系統以審查、控制及在合理可行的情況下盡量減少安全風險。</p> <p><u>獨立安全專家</u></p> <p>地鐵公司須聘用獨立專家，定期對安全管理系統進行檢討。此檢討應至少3年進行一次，或視察主任和地鐵公司同意的其他特定時間，進行該檢討。</p>	沒有重大改動。

¹³ 視察主任是指根據《地下鐵路條例》(第556章)第26條獲委任為鐵路安全視察主任的人。

表 —— 綜合《營運協議》擬稿所作出的重要改動建議(續)

	現有《營運協議》擬稿	綜合《營運協議》擬稿
資料披露	<p>政府不得披露受限制資料¹⁴，除非事先已就其披露該等資料的意欲諮詢地鐵公司。</p> <p>政府須促使局長[環境運輸及工務局局長]、署長[運輸署署長]、視察主任和為政府或代表政府行事的其他人不披露任何受限制資料，除非事先已就其披露該等資料的意欲諮詢地鐵公司。</p> <p>為避免疑義，政府或局長(取適用者)在就其披露受限制資料的意欲諮詢地鐵公司後，便可披露該受限制資料。</p> <p>就《地下鐵路條例》第12(2)條¹⁵之目的而言，地鐵公司確認，在本協議日期之前，關於局長或任何由局長書面授權的其他人有意將《地下鐵路條例》第11(2)(b)條¹⁶所述的任何資料披露(但不包括受限制資料)，地鐵公司已獲諮詢，該等資料可由地鐵公司根據《地下鐵路條例》第10條或第11條提供，而局長或上述人士可以(但無義務)披露上述資料而無須再諮詢地鐵公司。</p>	<p>受限制資料的範圍已擴大至涵蓋根據《地下鐵路條例》第27條向政府提交的資料。第27條涉及視察主任的一般權力。¹⁷</p>

¹⁴ 受限制資料是指：地鐵公司向政府、局長[環境運輸及工務局局長]、署長[運輸署署長]、視察主任或任何為或代表政府行事的其他人提供的(任何形式的)下述資料，該等資料：(a)根據《地下鐵路條例》第10或11條提供；或(b)根據本協議(《營運協議》)或因行使本協議予的任何權力而提供，而且在將其提供予政府或局長、署長、視察主任或任何為或代表政府行事的其他人(視情況而定)之時，地鐵公司已指明該等資料屬未公開的商業敏感資料。

《地下鐵路條例》第10條主要包含以下條文：局長可藉發給地鐵公司的書面通知，規定地鐵公司在通知書所指明的在有關情況下屬合理的時間內 — (a)給予局長充分的便利，使其能夠取得地鐵公司與專營權相關的業務及事務的資料；及(b)按通知書所指明的方式及合理的時間，向局長提供關於(a)段所指明的事項的資料，並給予他核實該等資料的便利。

《地下鐵路條例》第11(1)條訂明：地鐵公司須就以下關乎鐵路的事項備存紀錄，而紀錄的備存須達致令局長滿意的程度 — (a)使用中或正在維修的列車的數目及運載量；(b)車程數目及行車路程總計；(c)運載的乘客人數；(d)收入；(e)導致服務停頓20分鐘或以上的任何事故的詳情；(f)列車的維修；(g)已訂購的或在建造中的列車的數目、類型及運載量，以及該等列車相當可能會供在鐵路運作方面使用的詳情。

¹⁵ 《地下鐵路條例》第12(2)條訂明：局長或任何其他人士不得披露任何依據第10或11條取得的資料，但如他已就意圖披露該等資料而諮詢地鐵公司，則屬例外。

¹⁶ 《地下鐵路條例》第11(2)(b)條訂明：局長可藉發給地鐵公司的書面通知，規定地鐵公司在通知書所指明的在有關情況下屬合理的時間內，准許局長或局長以書面授權的任何人，在任何合理的時間查閱按照第(1)款備存的所有紀錄。

¹⁷ 《地下鐵路條例》第27(3)條訂明：有關權力只可由視察主任為以下目的而行使：(a)確保鐵路或鐵路處所的安全；或(b)調查涉及鐵路的意外，或在鐵路或鐵路處所內發生的意外，而該項調查是依據上述規例而指示該主任進行的，而就鐵路的延長部分而言，上述權力只可在有關延長部分已投入運作並供公眾使用後方可行使。

參考資料

1. Environment, Transport and Works Bureau. (2006a) *Fare Adjustment Mechanism and Fare Reduction Proposal*. Paper submitted to the Bills Committee on Rail Merger Bill of the Legislative Council for discussion on 2 November 2006. LC Paper No. CB(1)195/06-07(01).
2. Environment, Transport and Works Bureau. (2006b) *Integrated Operating Agreement*. Paper submitted to the Bills Committee on Rail Merger Bill of the Legislative Council for discussion on 19 December 2006. LC Paper No. CB(1)520/06-07(01).
3. *Mass Transit Railway Ordinance (Chapter 556)*. (2000) Available from: http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/e1bf50c09a33d3dc482564840019d2f4/ada3c49cf81641af4825691f00177a1e?OpenDocument [Accessed 21 December 2006].
4. *Minutes of Meeting of the Bills Committee on Mass Transit Railway Bill of the Legislative Council*. (2000) 6 January. LC Paper No. CB(1)1957/99-00.
5. MTR Corporation. (2000) *Prospectus for the MTR Privatisation Share Offer*.
6. Transport Bureau and Finance Bureau. (2000) *Administration's Response to Outstanding Issues*. Paper submitted to the Bills Committee on Mass Transit Railway Bill of the Legislative Council for discussion on 11 January 2000. LC Paper No. CB(1)757/99-00(02).
7. Transport Bureau. (1999a) *Legislative Council Brief: Mass Transit Railway Bill*. Available from: http://www.legco.gov.hk/yr99-00/english/bc/bc01/general/bc01_brf.htm [Accessed 22 December 2006].
8. Transport Bureau. (1999b) *Operating Agreement*. Paper submitted to the Bills Committee on Mass Transit Railway Bill of the Legislative Council for discussion on 23 November 1999. LC Paper No. CB(1)422/99-00(02).
9. Transport Bureau. (1999c) *Property Development Rights*. Paper submitted to the Bills Committee on Mass Transit Railway Bill of the Legislative Council for discussion on 18 November 1999. LC Paper No. CB(1)395/99-00(02).
10. Transport Bureau. (2000) *Operating Agreement*. Paper submitted to the Bills Committee on Mass Transit Railway Bill of the Legislative Council for discussion on 6 January 2000. LC Paper No. CB(1)717/99-00(02).

胡志華

2007年1月5日

電話：2869 9644

資料摘要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，亦不應該等資料摘要作為上述意見。資料摘要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摘要作非商業用途，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。