

香港科技大學工商管理學院副院長
財務學系教授兼系主任

陳家強教授

向《地下鐵路條例草案》委員會提交的意見書

本人謹提出以下意見：

1. 推行地下鐵路公司私有化的好處

本人深信地下鐵路私有化對本港有利。作為一家政府全資擁有的公司，地下鐵路公司素以高效率及良好服務質素見稱。日後在私有化後，該公司將處於有利位置，可為其股東及本港市民創造經濟價值。

實行私有化後，該公司將定名為地下鐵路有限公司(地鐵有限公司)；政府將持有該私有化後的公司51%的股份。該新公司將需向市民及股東負責，而新的擁有權形式將令該公司的營運取向有所改變。該公司的運作將須為股東創造經濟價值；與此同時，作為本港的集體運輸鐵路專營權營辦商，又須履行對市民的责任。其實，這兩個目標之間並不會互有抵觸。地鐵有限公司可透過改善現有服務及推出新服務，以及探討如何運用新科技提供此等服務，藉以創造經濟價值。作為一家素以管理質素見稱的公司，該公司應已具備良好的條件，可以充分掌握眼前的契機，把現有業務及新發展機會互相配合起來。由此創造的經濟價值，將可使股東(包括作為最大股東的政府)及本港經濟受惠。

2. 保障公眾利益

條例草案建議政府與地鐵有限公司簽訂一份營運協議。政府現正與地鐵有限公司研究制訂協議的內容。根據該協議的條文規定，地鐵有限公司須負責提供適當而有效率的服務。政府則有權要求地鐵有限公司檢討營運安排，也有權在適當時向該公司建議改善措施。地鐵有限公司必須遵照政府的要求進行上述檢討，並詳細考慮政府的建議，如決定不予採納，則應向政府解釋理由。地鐵有限公司在釐定車費時，必須諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會，從而考慮市民對車費的接受程度。最後，營運協議並訂定機制，載明政府要求地鐵有限公司須達到的服務表現基準。該公司如嚴重或持續地違反服務表現基準，可被罰款、暫時中止專營權，或甚遭撤銷專營權。

政府並重申將會致力維持各種交通工具互相競爭的政策。本人認為一個充滿競爭的經營環境，會為地鐵有限公司提供強而有力的原動力，

使其以合理的成本提供高質素的服務。這並不表示我們可以單憑競爭環境便足以令地鐵有限公司以負責任的態度，承擔本港集體運輸鐵路的唯一營辦商的角色。政府實有需要簽訂營運協議，作為監察新公司的表現及確保公眾利益獲得保障的有效方法。從政府所表明的意向，以及雙方正在訂定的營運協議大綱來看，我相信政府已掌握規管新公司的有效方法。

3. 車費規管事宜

條例草案規定地鐵有限公司將享有車費的自主權，但須遵守營運協議所訂定有關釐定車費的諮詢程序。政府已聲明打算在營運協議中，明文規定地鐵有限公司必須在調整車費水平前，諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。此外，地鐵有限公司並須在釐定新車費時進行乘客意見調查，藉以研究市民對車費的接受程度。

本人認為，地鐵有限公司既然是一家商業公司，便應有權釐定車費，情況一如任何公司均應有權就其產品釐定價格一樣。若該公司無法享有釐定車費的自主權，將難以制訂其業務策略及作出投資的決定。當然，地鐵有限公司並非一家普通的公司。該公司獲給予專營權，營辦本港重要的運輸網絡，故此不應容許其在釐定車費時妄顧公眾人士的利益。不過，本人認為剝奪該公司釐定車費的權力並非明智之舉。此舉會在該公司的制訂業務計劃事宜上添上不明朗的因素，使該公司的管理階層難於創造經濟價值，而地鐵公司創造經濟價值正是當局原擬藉私有化計劃帶來的好處。若新公司無權釐定車費，在市場上將不具吸引力，以致新公司的股份難於銷售，或使其股票價格難以造好。

本人並不贊成採用某一計算公式，明文規定日後該公司准予加費的水平，例如規定日後加費必須低於一般通脹率。提供鐵路服務的生產因素與構成一般通脹指數的因素不同。任何明文規定的規則均無法就提供鐵路服務的經濟因素會出現的變化作出預測。採用某一計算公式將使該公司受到不必要的限制，並為該公司的前景增加不明朗的因素。

摘要

地鐵公司私有化計劃將對本港有利，因為該公司在創造經濟價值方面將有更大的空間。最妥善的規管架構，應是以保障公眾利益為大前提，並且不會對該公司的商業發展機會作出任何限制。條例草案建議政府保留新公司51%的股份，並簽訂營運協議以規管該公司日後的營運操守，正好為上述兩個目標取得適當的平衡。