

立法會參考資料摘要

地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併

引言

在二零零四年二月二十四日的行政會議上，行政會議建議，行政長官指令：

- (a) 我們應邀請地鐵有限公司(地鐵)及九廣鐵路公司(九鐵)開始商議可能合併一事；及
- (b) 為確保市民能從這合併安排中受惠，兩家鐵路公司的商議應在下文第14段所列範疇的基礎上進行商討。

理據

合併的利弊

2. 我們曾詳細研究地鐵及九鐵合併的利弊，所考慮的因素當中包括，合併的計劃會怎樣影響各有關人士、能否令資源能更適當的運用、政府怎樣確保公眾利益，讓公眾能以合理票價享用可靠的運輸服務。我們的研究結果顯示，兩家鐵路公司的合併將對社會帶來好處。合併的利弊在下文詳加討論。

新的釐訂票價機制

3. 目前，地鐵及九鐵分別根據《地鐵營運協議》及《九廣鐵路公司條例》而享有票價自主權。兩家鐵路公司按審慎的商業原則，考慮到當前市場情況、來自其他交通工具的競爭及公司的財政目標而釐訂票價。

4. 市民持續強烈要求減低車費及設立一個更客觀及透明度更高的票價調整機。在二零零三年八月政府建議一套價格上限模式的擬議釐訂票價機制，讓公共交通票價因應有關的因素及按設定的公式可減亦可加。我們現正諮詢各公共交通營辦商，包括兩間鐵路公司，有關建議的細節。我們認為合併是一個契機，為我們推行一個更客觀及透明度更高的票價調整機制提供所需的框架。

協同效果及減低鐵路票價

5. 目前，地鐵及九鐵兩個網絡獨立營運及以不同的系統運作，包括車卡種類、信號系統及電汽化系統。要達致一個全面互通的鐵路網絡需要龐大資本投資，不過，長遠而言，效率及生產力可望增長。在規

模經濟之下，合併後的公司將更有實力與供應商討價還價。短期而言，協同效益主要只局限於總部辦事處及支援職能。

6. 如果兩鐵合併，將有理據免收現時轉乘不同鐵路的基本車費（轉乘收費）。目前，在轉車站轉乘另一條鐵路公司鐵路的乘客需再入閘及繳付轉乘收費。因此假如某段車程涉及轉乘另一家鐵路公司的鐵路，總收費會高於由單一公司營運同一路程所收取的車費。不過，取消轉乘收費對公司車票收入會有負面影響。兩鐵公司有需要計及由合併引至可能達至的協同效益及取消轉乘收費的影響，以達致整體票價下調為目標，詳細檢討及重整鐵路的車票結構。

開闢新線及財務安排

7. 將兩鐵合併可減少將來鐵路項目路線重疊，為規劃中的鐵路項目及早敲定轉車安排。此外，合併將可更有效運用現有鐵路設施、減低項目成本，縮短兩鐵為項目協調問題作長時間的討論。這有助適時落成鐵路項目，支持以鐵路作為運輸系統骨幹的運輸政策。

8. 兩鐵的合併會實際上令政府以後只可依賴一家本地鐵路公司建設新鐵路項目，包括並非現有鐵路網絡延伸路線的獨立新項目。合併之後，兩鐵互補的優勢將加強合併後公司的財力以開拓新項目。因為地鐵營運的現金收入可與九鐵資本密集的新項目互補，合併後公司的財力應更鞏固。另一方面，若將來新項目投標缺乏競爭，有可能造成項目成本較高。不過，這個情況與現時延伸現有鐵路線的新項目的情況類似，而我們預計在可見將來需投標競爭的新項目亦十分有限。

競爭

9. 兩鐵合併會令兩家鐵路公司在它們網絡重疊的地區不再存在競爭。然而，合併後的公司仍要面對其他公共交通服務(主要是巴士服務)激烈的競爭。該公司須以具競爭力的票價提供優質服務，以維持或增加其市場佔有率。因此合併後市場競爭仍然存在，這能防止合併後的公司壟斷交通服務。為確保能有效規管合併後的公司，當局須謹慎地訂立法例，列明合併公司的權利和義務，並簽訂營運協議，清楚釐定所提供的服務在質素和安全方面的規定。

為乘客帶來的方便

10. 短期而言，合併後透過撤除轉車站票閘，可為乘客提供更整合及方便的轉車環境。長遠而言，鐵路新線的設計，可以提供整合及方便的轉車安排，讓乘客能全面享用合併鐵路網絡帶來的好處。

服務受阻的應變措施

11. 目前，地鐵及九鐵各有其應變計劃，以應付服務受阻或關閉車站的情況。如兩鐵合併，涉及使用替代鐵路的應變計劃會較易執行。每日大約有三百多萬乘客使用鐵路服務，當局須在合併後的公司的營運協議或監管該公司的法例中加入適當條款，要求合併後的公司制定有效而完備的應變計劃，以盡量減低對鐵路服務造成的干擾。同時營運協議亦須要求合併後的公司聯同其他交通營辦商制定一套完備的應變手則或程序，以確保公司能快捷地安排緊急交通輔助服務。

員工與管理

12. 兩鐵合併可精簡公司的管理架構，完善整個鐵路系統的管理，及提升公司整體的企業管理水平。然而，在合併完成之前將會有一段不明朗的時期。在這段期間兩鐵須妥善管理其員工及運作，以確保日常鐵路服務運作正常，此方面至為重要。

估值

13. 合併是否能令公司增值，主要視乎合併的利益是否高於成本。因兩鐵合併而得以鞏固其相對其他交通工具的競爭力，改善其業務前景，加上協同效益及生產力提升，這些都會令公司增值，但需同時考慮影響車費收入的因素。

兩鐵商議的主要範疇

14. 合併帶來達致協同效益的機會及讓兩鐵更有效地運用資源。由此而帶來的效益應與乘客分享，這點十分重要。因此，當局會設定兩鐵商議時所須依循的主要範疇。這些範疇包括：

- (a) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- (b) 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (c) 盡早解決目前正在規劃的鐵路項目(主要是沙中線)的轉車安排；
- (d) 確保合併時不會裁減兩鐵前線員工；
- (e) 長遠而言提供整合而方便的轉車安排；以及
- (f) 在二零零四年八月三十一日前完成商議。

15. 合併對交通運輸帶來的好處以外，仍須平衡公眾與地鐵小股東兩者的利益，以祈雙方也能接受合併的條件。

落實計劃的安排

16. 當局會邀請兩家鐵路公司開始商議可能合併一事。我們會要求兩鐵就第 14 段列出的商議範疇提交清晰的書面保証，並提交兩家公司商討的結果，包括初步交易條件及一份整合的營運協議的草稿，其內容須包括有關票價調整機制及對鐵路服務受阻的預防及應變措施等主要條文。當局會研究有關資料後決定未來路向。

建議的影響

17. 附件載列當局對合併帶來的影響的評估。

公眾諮詢

18. 我們將會向立法會交通事務委員會及財經事務委員會、及交通諮詢委員會匯報政府的決定。

宣傳安排

19. 政府會在二零零四年二月二十四日宣布，隨後會有新聞發布，並安排發言人回答傳媒的查詢。

其他

20. 負責人員是環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)何宗基先生（電話：2189 7825）。

環境運輸及工務局

二零零四年二月二十四日

檔號：ETWB(T)CR 1/986/00 Pt 9

建議所帶來的影響

對經濟的影響

概括而言，兩鐵合併以及所需的全面架構重整，能擴大營運的經濟規模、因兩個系統有較佳的配合及更為精簡而能發揮協同效益、減少服務和資源的重疊、節省公司企業活動和內部管理的間接成本。兩鐵系統的整體效率會因而提高。合併後的單一公司將會在香港公共交通系統中擔當舉足輕重的角色。

2. 雖然兩鐵合併後將會成為唯一在本港提供鐵路服務的營辦商，合併後的公司仍須繼續面對其他公共交通工具(主要是專營巴士)的激烈競爭。然而，這仍有需要設立一個有效的方法以監察及監管這單一鐵路服務，有效的機制須被投入以維持服務水平。

3. 兩鐵合併後市場上只有單一的鐵路公司，當局日後建設運輸基礎設施時可能只有單一投標者。政府在投標及有關商議的工作或會簡化，但會在缺乏競爭的情況下進行。政府在這情況下會盡力為廣大市民爭取最大利益。

4. 合併對就業的影響，要視乎合併能節省多少營運鐵路的人手，目前難以確定。

5. 假如兩鐵合併為合併後的公司以公開招股方式進一步為私營化鋪路，則兩鐵合併應能促進本地財經市場的發展。

對環境的影響

6. 合併會提高鐵路服務相對其他陸路交通服務的競爭力令巴士服務會有進一步重整的空間，路邊空氣質素亦會因而改善。

對基本法及人權的影響

7. 建議符合基本法，包括有關人權的條文。

對公務員和財政的影響

對公務員的影響

8. 我們會成立一個由三至四人組成的專責小組，人手由內部調配，為期 24 至 30 個月，負責監督兩鐵進行的商議及準備立法工作，及確

保合併能順利進行。環境運輸及工務局會從其營運開支封套中撥款承擔開支。

對財政的影響

9. 若合併能在二零零五至零六年或之前完成，預計我們可在該年度及其後多個年度，視乎市場情況而定，及按政府需繼續持有超過半數股權的規定，為合併公司招股。合併公司可能需要政府在新項目上提供協助。視乎個別項目對社會所提供的利益，我們會小心考慮有關要求。

對持續發展的影響

10. 原則上合併的建議應有助發展一個更整合的鐵路網絡，以及加強政府推行私營化的動力。建議亦配合我們提供安全、便捷、有效率及環保的交通系統及達致市場經濟的可持續發展原則。政府需制定適當的控制及監管措施，以確保合併公司提供的鐵路服務能符合公眾要求及與政府運輸政策一致。

環境運輸及工務局

二零零四年二月二十四日