

ETWB(T) CR 1/986/00

電話. 2189 7348

傳真. 2537 5246

傳真: 2121 0420

香港中環花園道 3 號
花旗銀行大廈 3 樓
立法會秘書處
交通事務委員會秘書
劉國昌先生

劉先生：

兩鐵合併—建議的未來路向

在二零零六年四月十二日舉行的交通事務委員會及財經事務委員會的聯席會議上，委員要求政府提供若干補充資料。現把有關的補充資料臚列如下：

1) **提供對兩鐵擬議合併的架構及財務條款的各個方案所作評核的詳情**

我們是基於建議中的服務經營權方式，制訂現時合併方案內的架構及財務安排。在有關合併的討論中，政府已考慮過服務經營權以外的方案，例如整體出售九鐵資產，不過，政府認為服務經營權方案最適合這次合併計劃。

2) **提供對擬收購的產業及其他有關商業利益所作估值的依據的詳情**

政府聘請物業估值專業顧問，為物業及物業方案內的有關商業利益作估值。我們是基於確實的資料及由九廣鐵路公司(九鐵)提供的預測資料（例如物業地點、地盤面積、建築樓面面積、物業收入、物業成本和工程實施計劃）進行這次估值。政府的物業估值專業顧問，採用了一套市場普遍接受的物業估值方法進行估值。該顧問認為，物業方案作價公平和合理。

3) 考慮為兩鐵合併建議的物業方案採用收入分賬機制

物業方案是整體合併建議的一部份。建議是以市場條款，把物業方案售予地鐵有限公司(地鐵公司)，這是合併商討的結果。政府的物業估值專業顧問亦已確定物業方案作價公平和合理。我們認為沒有充份理由採納收入攤分機制，因在這種機制下，政府需要承受物業市場一定程度的風險。

4. 提供九鐵公司在兩鐵合併後持有的餘下資產及其剩餘價值的詳情

在服務經營權下，需要維持九鐵鐵路系統運作的資產會交予合併後的公司。此外，作為整體合併建議的一部份，九鐵公司亦會出售物業方案內的有關項目。九鐵公司將保留其他在服務經營權方案或物業方案以外的資產，例如現金、應收款項及九鐵公司持有的八達通卡有限公司的股權等，九鐵將予以保留。這些的資產估值，是為兩鐵合併的服務經營權及物業方案制訂財務安排。由於九鐵公司將保留的資產並不包括在合併計劃的範圍內，政府並沒有為這些資產進行估值。

5. 提供詳情，說明在兩鐵合併後，九鐵公司會否修訂現行的票價結構，令其票價與地鐵公司的票價結構一致

在兩鐵合併首天起，鐵路的票價將會按建議的減低票價方案而下調。此後，鐵路的票價將會以減價後的票價水平為基礎，按票價調整機制作出調整。

6. 考慮修訂減價方案，以期進一步把其範圍擴大，使長途及短途票價均能受惠。亦應考慮減低輕便鐵路、機場快線及往返羅湖的東鐵服務的票價

在兩鐵合併方案下，自合併首天起，鐵路票價將會按建議的減低票價方案而下調，預計每日可令二百八十萬人次受惠。長途車費每程獲減至少一成，中、短途車費亦有不同的減幅。因此，每日約有 34 萬人次可獲每程最少一成的減幅。另外，每日約 116 萬人次可獲每程最少達 5%的減幅。

輕便鐵路系統長期虧蝕，需要九鐵公司其他業務補貼。輕鐵可以減價的空間有限，減價會影響輕鐵的持續發展。現時約有三分之一的輕鐵乘客已因轉乘西鐵而可享受免費乘搭輕鐵，而經常使用輕鐵的乘客，可受惠於「個人八達通積分優惠」計劃，享受等同接近百分之十的票價優惠。

減價方案的目標是令本地乘客在乘搭本地線時受惠。羅湖服務的主要服務對象與本地線不同。羅湖服務的收費結構與本地線不同是有其歷史因素的，這樣可以使上水至尖沙咀東的東鐵服務維持在相對較低的水平。減低往返羅湖的票價將會對每日有 66 萬人次使用的東鐵本地線的票價有負面的影響，亦會對合併後的公司的財政狀況有不利的影響。

至於機場快線方面，該服務主要並不是作為日常交通使用的，而因在機場工作而經常使用機場快線的員工，現時已獲得相當大的票價優惠。

現時的減價方案是經仔細討論及商討的結果。我們相信這個方案是一個公平及平衡各方利益的方案。

煩請你把此信向轉交財經事務委員會及交通事務委員會各委員。

環境運輸及工務局局長

(李碧茜小姐 代行)

二零零六年五月十九日