

立法會交通事務委員會 2006 年 5 月 26 日會議
跟進事項的回應

地鐵有限公司(地鐵公司)及九廣鐵路公司(九鐵公司)的作業典範

服務表現及顧客服務承諾

地鐵公司及九鐵公司目前有衡量服務表現目標的類似準則。服務表現的要求可大致分為：

- (a) 列車服務表現（列車按照編定班次行走的列車服務供應、乘客車程準時程度、列車服務準時程度、列車服務可靠程度） — 這些準則是用作衡量列車班次延誤及暫停服務的情況；及
- (b) 車站的客務設備（增值機、自動售票機、扶手電梯及乘客升降機）及磁性車票的可靠程度 — 這些準則是用作衡量這些設備是否正常運作。

2. 兩間鐵路公司亦自發地制定顧客服務承諾或服務目標，這些承諾或目標包括衡量乘車環境的準則。

3. 兩間鐵路公司服務表現的要求和其顧客服務承諾訂立的目標水平很高，而衡量準則所涵蓋的範圍亦很廣，在全球首位之列。許多鐵路營運商只會訂下有關列車延誤及暫停服務的目標。

4. 地鐵公司及九鐵公司目前的服務表現要求臚列於**附件 A**，而地鐵公司的顧客服務承諾及九鐵公司相應的服務目標在**附件 B** 列出。兩間公司一直能夠達到訂立的客戶服務承諾，甚至經常超出既定要求及目標。由於不同的鐵路線正處於不同的狀態及在不同的營運環境下運作，因此不同的鐵路線的服務表現要求及服務承諾目標可能會有所不同。假如落實合併，合併後的公司為線路訂立的服務表現的要求及顧客服務承諾水平，最少會和現時要求的水平一樣高。

5. 兩間鐵路公司的高水準表現，反映兩間公司均具備達致超出要求所需的必要技術及專業知識。一旦落實進行兩鐵合併，他們將可以互相分享交流技術和知識，這會有助合併後的公司維持高水平的服務表現。

維修標準及服務改善

6. 地鐵公司的列車的重型維修及大修工作，在其五個車廠的其中兩個進行，而九鐵則在其四個車廠的其中三個內進行。兩間公司存在這個分別，主要由於地鐵公司的列車可在其鐵路網絡內互相調動使用，而九鐵公司的東鐵、西

鐵及輕鐵網絡則不能互通。兩間公司的預防性維修，不論頻密程度及詳細工作項目均大同小異。

7. 兩間公司的列車均行走特定鐵路線，而兩間公司所營運的每條鐵路線皆個別設有車廠，為該條鐵路線的列車進行日常維修（惟地鐵小濠灣車廠同時為東涌線及機場快線提供服務）。

8. 兩間公司在基建維修方面涵蓋的工作範圍相同，包括故障修復、檢查、預防性及修正維修，以及提升及更新設備（部分當作資本性開支），同時涉及相同的範疇，包括土木工程、軌道（即路軌）、信號及通訊、高壓電及架空電線。兩間公司大部分的基建維修工作是在非行車時間內進行，即列車服務停止後至翌日列車服務開始前，當中的三至五個小時。

9. 兩間公司均設有安全及品質支援部門，負責發展及管理全公司的綜合管理系統，以及監控安全及品質表現。

10. 我們了解合併後的公司會在合併後短期內深入檢討兩間公司不同的作業方式，並會適當地利用雙方各自的作業典範，重新設計內部程序。

車費優惠及推廣計劃

11. 地鐵公司及九鐵公司為長者(65 歲或以上)及小童(3 歲至 11 歲)提供車費半價的優惠。地鐵公司亦為年齡介乎 12 歲至 25 歲就讀認可全日制課程的學生提供車費半價的優惠。為鼓勵使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路，地鐵公司及九鐵公司在特定的專線小巴及專營巴士線路，提供轉乘優惠或免費接駁。西鐵亦提供輕鐵及接駁巴士的免費轉乘安排。

12. 除了以上所述，兩間公司都曾為乘客提供不同的推廣計劃。地鐵公司及九鐵公司目前提供的車費優惠及推廣計劃的摘要分別載於**附件 C** 及**附件 D**。

在票價調整機制下最早可能調整鐵路票價的時間

13. 我們現正進行落實兩鐵合併所需的有關程序，包括法例修訂的工作。視乎法例修訂的工作進度，我們預計完成整個合併程序需時約一年。鐵路票價將在合併首日起下調。假如兩鐵合併在 2007 年年中實施，合併後的首次票價調整，將不會早於 2008 年年中，並將以合併首日被調低的票價作為合併後票價調整的基準票價。假如兩鐵合併能夠愈早落實，乘客將有愈長時間享受因合併而帶來的減價得益。

保留九鐵公司及其管理局的理據

14. 在合併方案下，九鐵公司會授予合併後的公司服務經營權以營運九鐵鐵路及其巴士服務，同時會保留經營權下的資產的擁有權，以及其現有的財務責任。因此，在兩鐵合併後，九鐵公司需要繼續執行部分行政、會計和庫務工作。此外，在服務經營權協議下，合併後的公司在其專營權終止後或其專營權中與九鐵有關部份遭撤銷時，須將有關資產交還予九鐵公司，因此需要保留九鐵公司。九鐵公司仍然會是法定公司，有其管理局。我們預期其管理局會由政府官員以官方身份出任主席/董事，而他們收取的任何報酬將撥歸政府收入。

15. 由於目前九鐵公司絕大部份的運作將交由合併後的公司負責，九鐵公司為支援合併後的運作所涉及的開支將只限於聘用外間核數師、會計師、公司秘書、庫務人員等費用。

集體談判

16. 社會上對立法實施強制性集體談判一事，並未有共識。立法會曾先後三次在一九九八年十二月、一九九九年四月和二零零二年十二月動議辯論實施強制性集體談判的要求，但三次動議均遭否決。

17. 儘管如此，政府仍會致力推動僱主與勞工組織間自願性的諮詢及溝通。一直以來，我們已採取多項措施，在企業和行業層面，推動廣泛發展與使用自願性的諮詢及溝程序。

處理因兩鐵合併而引起與員工有關的上訴

18. 兩間鐵路公司已承諾建立上訴機制，處理因兩鐵合併所引起與員工有關的上訴事宜。兩間鐵路公司會參照他們現有的上訴安排；當中員工代表可在過程中有某程度的參與。兩間公司已明確表示將來因合併而起的有關員工安排的上訴，將會繼續有員工代表參與，而這些員工代表將包括兩間公司的工會代表，及評議會/諮詢委員會的代表。鐵路公司會於稍後就具體安排諮詢及知會員工。

政府官員出任合併後的公司董事局成員的角色

19. 合併後的公司董事局的職能由全體成員履行。董事須忠實及真誠地為公司的利益行事，並運用合理水平的技能及謹慎地行使董事的權力。董事局內政府官員的角色，與其他董事局成員並無分別。

20. 正如其他成員可能會把在本身行業所獲得的經驗和專業知識應用於董事局的商議上，政府官員亦會善用他們對公眾利益和期望的了解，以及作為規管當局所獨有的洞察力，向董事局提供意見。這樣有助確保董事局商議事項時可在審慎商業原則與公眾利益之間取得平衡。值得注意的是，政府主要是透過既定的渠道以有關的法例及營運協議為根據，行使其對地鐵公司運作的規管。我們會採用相同的安排來規管合併後的公司的表現，並擴充現時的營運協議為綜合營運協議，以涵蓋九鐵的運作。政府官員在合併後的公司董事局出任董事並沒有角色衝突。

21. 作為合併方案的一部份，我們會引入一個客觀及具透明度的票價調整機制，以取代現時兩間鐵路公司的票價自主權。這樣將可消除將來政府官員在鐵路公司董事局內商議票價調整時可能存在的角色衝突的憂慮。

物業發展管制機制

22. 在合併方案下，政府將引入機制，以容許政府管制鐵路物業發展項目招標計劃的建屋數量。有關機制旨在讓政府在特殊的情況下得以管制鐵路物業發展項目招標計劃的建屋數量，此舉符合政府監察整體房屋供應的做法。政府是按公眾利益行事，確保有足夠的土地供應，適時地應付市場的需求，從而協助物業市場穩健發展。

23. 目前，當局設有機制讓地政總署署長非正式地討論和協調兩間鐵路公司的招標計劃，以便按市場需求有秩序地推出鐵路物業發展項目。在新機制下，政府與合併後的鐵路公司每年會就該公司未來三年的物業發展計劃進行商討。新機制純粹把現行安排在兩鐵合併後正式落實。

就委員在以往委員會會議提出的事宜所作的回應的總覽

24. 為方便委員參考，我們整合及總結了我們於4月27日、5月19日、5月22日、6月2日及6月5日，就委員提出有關兩鐵合併的關注和問題，回覆立法會秘書處的書面回應及補充資料。詳情見**附件 E**。

2006年7月4日

附件 A

地鐵公司及九鐵公司服務表現的要求

服務表現項目	地鐵公司	九鐵公司		
		東鐵	馬鞍山鐵路	西鐵
列車按照編定班次行走	98.5%	98.5%	98.5%*	98.5%
乘客服務車程準時性	地鐵: 98.5% 機場快線: 98%	98%	98%	98%
列車準時程度	地鐵: 98% 機場快線: 98%	98%	98%*	98%
增值機可靠性	95.5%	98%	98%	98%
售票機可靠性	93%	97%	97%	97%
閘機出入口可靠性	97%	97%	97%	97%
扶手電梯可靠性	98%	98%	98%	98%
乘客升降機可靠性	98.5%	98%	98%	98%

* 由 2007 年 1 月 1 日起生效

地鐵公司的顧客服務承諾及九鐵公司相應的服務目標

服務表現項目	地鐵公司	九鐵公司		
		東鐵	馬鞍山鐵路	西鐵
列車按照編定班次行走	99.5%	99.0%	99.0%	99.0%
乘客服務車程準時性	地鐵: 99.5% 機場快線: 99.0%	不適用	不適用	不適用
列車準時程度	地鐵: 99.0% 機場快線: 99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
增值機可靠性	98.0%	不適用	不適用	不適用
售票機可靠性	98.0%	99.0%	99.0%	99.0%
閘機出入口可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
扶手電梯可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
乘客升降機可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
列車服務可靠性 (列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘以上的延誤)	500,000	不適用	不適用	不適用
車票可靠性 (乘客使用磁性車票多少次才遇到一次失誤)	8,000	不適用	不適用	不適用
溫度及通風	列車車廂: 97.0% 註 1 車站: 90.0% 註 2	註 3	註 3	註 3
清潔程度	列車車廂: 98.5% 註 4 列車車身: 98.0% 註 5	註 6	註 6	註 6
七天內回覆乘客查詢	99.0%	註 7	註 7	註 7

註:

1. 地鐵的目標是維持列車車廂平均溫度為攝氏 26 度或以下。
2. 地鐵的目標是維持列月台平均溫度為攝氏 27 度或以下，車站大堂則為攝氏 29 度或以下(特別炎熱的日子除外)。

3. 九鐵的目標是車廂空調系統發生故障次數每月少於**3**次。
4. 地鐵的目標是每天清潔列車車廂。
5. 地鐵的目標是每兩天清洗列車車身一次。
6. 九鐵的目標是百分之九十九的列車車身每兩天清潔一次。
7. 九鐵的目標是百分之九十九的書面查詢六個工作天內回覆，電話查詢兩個工作天內回覆。

地鐵公司目前提供車費優惠

優惠	詳情	優惠期
新大嶼山巴士接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> ● 地鐵乘客使用成人八達通卡，一小時內由地鐵轉乘專綫小巴，或由專綫小巴轉乘地鐵，可享\$1 車費優惠： (一) 38 號綫途經東涌站 (二) 37 號綫途經東涌站 (三) N38 號綫途經東涌站 (四) 38P 號綫途經東涌站 	<p>2001 年 9 月 1 日起</p> <p>2001 年 12 月 1 日起</p> <p>2002 年 6 月 1 日起</p> <p>2005 年 8 月 29 日起</p>
專綫小巴接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時共有二十三條專綫小巴合作提供轉乘優惠，使用成人八達通卡乘客可享\$0.3 至\$1 車費優惠： (一) 九龍專綫小巴 76B 號綫途經藍田站，106 號綫途經牛頭角站，77M 號綫途經九龍站及尖沙咀站，78 號綫途經奧運站及尖沙咀站； (二) 九龍專綫小巴 7 號綫途經尖沙咀站； (三) 香港專綫小巴 10 號綫及 31 號綫途經銅鑼灣站、灣仔站及金鐘站，10A 號綫途經中環站及香港站，11 號綫途經銅鑼灣站、灣仔站及金鐘站； (四) 新界專綫小巴 15M 及 17M 號綫途經途經寶琳站； (五) 新界專綫小巴 101M 號綫途經坑口站； (六) 九龍專綫小巴 59M 及 59A 號綫途經觀塘站； (七) 九龍專綫小巴 79M 號綫途經黃大仙，香港專綫小巴 14M 號綫途經銅鑼灣站； (八) 九龍專綫小巴 54 號綫途經彩虹站； (九) 九龍專綫小巴 71A 及 71B 號綫途經藍田站； (十) 香港專綫小巴 49M 及 50 號綫途經西灣河站； 	<p>2005 年 4 月 1 日起</p> <p>2005 年 6 月 1 日起</p> <p>2005 年 6 月 1 日起</p> <p>2002 年 10 月 1 日起</p> <p>2002 年 11 月 1 日起</p> <p>2002 年 12 月 31 日起</p> <p>2003 年 7 月 1 日起</p> <p>2004 年 5 月 1 日起</p> <p>2004 年 10 月 1 日起</p> <p>2005 年 12 月 1 日起</p>

優惠	詳情	優惠期
	(十一) 香港專綫小巴 24A 及 24M 號綫途經金鐘站及灣仔站，25 號綫途經銅鑼灣站	2006 年 4 月 1 日起
觀塘跨境快線接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> 使用成人／學生／長者／小童八達通卡乘客，三小時內由觀塘跨境快線轉乘地鐵，或由地鐵轉乘觀塘跨境快線，可享高達\$5 車費優惠。 	2004 年 11 月 1 日起
機場員工八達通	<ul style="list-style-type: none"> 機場及亞洲國際博覽館員工，經申請特別機場快綫員工個人八達通，可享有機場快綫單程票價低至 36 折優惠。 	1998 年 12 月起
旅行社購票安排	<ul style="list-style-type: none"> 市民可以於指定旅行社以優惠價格位購買機場快綫車票。 	1998 年 7 月起
機場快綫團體套票	<ul style="list-style-type: none"> 機場快綫團體乘客往來香港、九龍或青衣至機場可享團體套票優惠 (單程): 2 人行套票 - \$160, \$140 及 \$90 ; 3 人行套票 - \$210, \$190 及 \$125; 4 人行套票 - \$250, \$220 及 \$150。 	2005 年 3 月 1 日至 2006 年 11 月 30 日
機場快綫「多乘賞」計劃	<ul style="list-style-type: none"> 乘客須以其香港身分證及八達通卡登記參加此計劃。成功登記的參加者，每次以其已登記的八達通卡付款乘搭機場快綫可獲 1 獎分。 累積滿 7 獎分者可換取免費機場快綫車票(最多 12 張) 或 500 亞洲萬里通里數。 由 2006 年 3 月 8 日起，參加者可選擇以 7 獎分換取 3,500 港龍積分。 所有新參加者可獲機場快綫來回車票半價優惠乙張。 	2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
早晨專綫服務 青衣/九龍 -> 香港	<ul style="list-style-type: none"> 乘客於星期一至六(公眾假期除外)早上 7 時至 10 時可以 \$20 優惠價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往香港站。 	2006 年 1 月 15 日至 2007 年 1 月 14 日
地鐵股東推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> 地鐵股東隨年報獲贈機場快綫 66 折優惠券。優惠券適用於成人/小童/長者/學生八達通卡的乘客。 股東以優惠券單張上的確認號碼登記參加機場快綫「多乘賞」計劃，即可獲兩倍獎分。 	2006 年 4 月 18 日至 2006 年 8 月 31 日
國泰航機上銷售推廣	<ul style="list-style-type: none"> 所有國泰航班會預售機場快綫優惠車票。乘客可於指定的機場快綫客務中心換取正式車票登車。 	2004 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
國泰-飲勝推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> 乘搭國泰航班的乘客憑有效的登機証或機票於抵港後 7 天內可以單程票價購買來回機場快綫車票。 	2005 年 4 月 1 日至 2007 年 4 月 15 日
亞洲萬里通會員- 機	<ul style="list-style-type: none"> 亞洲萬里通會員可憑 5000, 4500 及 3000 里數分別 	2004 年 1 月 1

優惠	詳情	優惠期
機場快綫 「2程來回車票」優惠計劃	換取機場快綫來回車票(香港站、九龍站及青衣站)兩張。 ● 於2005年2月1日起,亞洲萬里通的乘客亦可藉購買機場快綫2程來回車票賺取150亞洲萬里通里數。	日起
香港旅遊發展局 - 精彩旅遊年獻禮	● 香港旅遊發展局的海外辦事處派發的各地獻禮手冊中提供機場快綫優惠分別為: 迪士尼綫一天乘車証\$5折扣; 機場快綫遊客八達通\$30(2程)/\$20(單程)折扣; 機場快綫來回車票\$20(香港站)/\$20(九龍站)/\$10(青衣站)折扣。	2005年1月1日至 2006年10月15日
半島中心地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於尖沙咀站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
中港城地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於尖沙咀站或九龍站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2006年2月1日至 2007年1月31日
油麻地駿發花園地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於油麻地站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
坑口地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍位於富寧花園的地鐵特惠站,並在同日內於坑口站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
將軍澳地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍位於尚德商場的地鐵特惠站,並在同日內於將軍澳站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
中環廣場地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於灣仔站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年7月28日至 2006年7月20日
集成中心地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於灣仔站或銅鑼灣站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年9月22日至 2006年9月14日
中半山「蘇豪」區地	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於灣仔站或銅鑼灣站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年11月1日

優惠	詳情	優惠期
鐵特惠站	同日內於上環站、中環站或香港站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外）	日至 2006年10月31日
北角和富家居庭地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於北角站或炮台山站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年1月16日至 2007年1月15日
旺角新世紀廣場地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於旺角站或太子站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年5月21日至 2007年5月20日
荃灣英皇娛樂廣場地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於荃灣站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年7月23日至 2006年7月15日
啓德花園商場地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於黃大仙站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年9月14日至 2006年9月6日
海港城地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於尖沙咀站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年4月7日至 2007年4月6日
青怡花園地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於青衣站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年8月8日至 2006年8月7日
盈暉家居城地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於美孚站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年10月28日至 2006年10月27日
百匯電腦城地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於上環站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年12月2日至 2006年12月1日
長發商場地鐵特惠	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於上環站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年12月22日

優惠	詳情	優惠期
站	同日內於青衣站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外）	日至 2006年12月21 日
海富商場地鐵特惠 站	<ul style="list-style-type: none"> ● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於奧運站或旺角站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外） 	2006年4月7 日至 2006年10月6 日
企業廣場地鐵特惠 站	<ul style="list-style-type: none"> ● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於九龍灣站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外） 	2005年7月23 日至 2006年7月22 日

九鐵公司目前提供車費優惠

東鐵

優惠	優惠期	詳情
東鐵「全月通」	2005年4月1日至2006年12月底	售價\$380，持有東鐵「全月通」的乘客，可在該月內無限次乘搭東鐵以及享用指定的東鐵免費接駁服務，現使用\$300「全月通」的乘客，可繼續以特惠價購買下一個月的「全月通」。
海洋公園-九廣鐵路「逍遙特惠」套票	2006年2月4日直至另行通知	優惠價\$198，套票包括海洋公園日間入場門票、乘搭九鐵及免費穿梭巴士往返海洋公園。
新渡輪(澳門)-九廣鐵路「澳門尊尚」套票	2006年4月28日至2006年12月底	優惠價\$280，套票包括來回船票、九鐵本地線乘車證，博物館入場券及特約商號優惠券。此外，「澳門尊尚」羅湖套票以\$320優惠價發售。
九鐵遊客套票	2005年5月16日至2006年12月底	優惠價\$80，包括「九鐵本地線乘車證」，全日無限任搭東鐵及西鐵，前往九龍市中心及新界各大旅遊景點，及「九鐵羅湖線乘車證」往返內地。
「香港全接通」乘車套票	2006年4月24日直至另行通知	優惠價\$100，乘車套票包括「九鐵羅湖線乘車證」，可於一個月內乘搭東鐵(普通等)或馬鐵來往羅湖站各一次；及「遊客地鐵1天乘車證」換領券，憑券於指定地鐵客務中心換領「遊客地鐵1天乘車證」，在乘搭首程地鐵開始計連續24小時內無限次乘搭地下鐵路(機場快線除外)。此外，乘客可另付港幣\$30，購買「九鐵本地線乘車證」，可於一天內無限次乘東鐵普通等(羅湖及馬場站除外)、馬鐵、西鐵、輕鐵及九鐵巴士。
九鐵快線 - 迪士尼樂園	2005年9月直至另行通知	優惠價\$120，「九鐵快線--迪士尼樂園」為過境旅客提供來往羅湖與香港迪士尼樂園的鐵路巴士聯運服務，乘客只須於羅湖站登上東鐵列車，然後在上水站轉乘豪華巴士，便可直接抵達迪士尼樂園。
九鐵的士套	2005年9月直至	優惠價\$380，「九鐵的士套票」，一套最多四人使用，經東鐵換乘的士直達迪士尼

票 - 迪士尼樂園	另行通知	樂園。
九鐵快線 - 迪士尼樂園本地線好玩套票	2006年7月1日至2006年9月30日	平日套票優惠價\$325，套票包括迪士尼樂園入場券一張、九鐵本地線乘車證一張及穿梭巴士來回東鐵上水站 - 迪士尼樂園(經西鐵錦上路站)。
東鐵乘客免費轉乘九鐵巴士優惠	直至另行通知	東鐵乘客轉乘新界東北區內的4條九鐵巴士路線及K16巴士可享有免費接駁優惠。

東鐵/專利巴士轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠		優惠期
		成人	小童 / 長者	
701	海麗邨 - 旺角(循環線)經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知

東鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
77M	尖沙咀東 - 地鐵九龍站(循環線)	劃一減免\$3車資	直至另行通知
78	尖沙咀(漢口道) - 維港灣(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
79K	東鐵旺角站 - 栢景灣(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
21K	東鐵旺角站 - 大角咀(櫻桃街)(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
810	沙田市中心 - 馬鞍山(雅典居)(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
58K	上水 - 丙崗	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知
58K特別線	上水站 - 北區醫院(循環線)	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知
501K	聯和墟 - 欣盛苑(循環線)	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知

西鐵

優惠	優惠期	詳情
----	-----	----

西鐵「全月通」	2004年8月1日至2006年12月底	售價\$400，持有西鐵「全月通」的乘客，可在該月內無限次乘搭西鐵以及享用指定的西鐵免費接駁服務，現使用\$300「全月通」的乘客，可繼續以特惠價購買下一個月的「全月通」。
西鐵「自悠通」(前稱「節日通」)	2004年12月20日至2006年12月底	持有售價20元「自悠通」的乘客，可在購票當日無限次乘搭西鐵，以及享用指定的西鐵免費接駁服務。
小童/長者逢星期六、日及公眾假期\$2乘搭西鐵優惠	2004年6月12日至2006年12月底	3歲至11歲的小童及65歲或以上的長者逢星期六、日及公眾假期使用八達通乘搭西鐵，每程只需\$2。
搭的士轉乘西鐵\$2車費回贈	2003年12月20日至2006年12月底	乘客乘搭的士，轉乘西鐵於屯門至錦上路之間各站出發往荃灣西至南昌各站，可享\$2西鐵車費回贈。
西鐵錦上路站至皇崗直巴轉乘優惠	2005年3月1日直至2006年8月中旬	使用八達卡的西鐵乘客，只需多付\$15，便可接駁錦上路皇崗直巴，直達關口。
泊車轉乘優惠	2003年12月20日直至另行通知	西鐵乘客可在錦上路站享有泊車轉乘優惠，日泊\$15，時租\$3。
西鐵乘客輕鐵及九鐵巴士免費轉乘優惠	2003年12月20日直至另行通知	西鐵乘客轉乘輕鐵及新界西北區內的12條九鐵巴士路線及K16巴士可享有免費接駁優惠(輕鐵免費接駁優惠只適用輕鐵成人票價\$3.9或以下的車程)。

西鐵/專利巴士轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠		優惠期
		成人	小童 / 長者	
701	海麗邨 - 旺角(循環線) 經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知
702	海麗邨 - 深水埗(循環線) 經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知
971	南昌站 - 香港仔	\$1.5	\$0.8	2003年12月20日直至另行通知

西鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
75	南昌站 - 長沙灣青山道	\$2.5	直至另行通知
81K	美孚站 - 深旺道海麗邨 (循環線)	免費轉乘	直至另行通知
86	荃灣西站 - 石籬	免費轉乘	直至另行通知
87K	荃灣西站 - 葵芳新都會 廣場	免費轉乘	直至另行通知
95K	荃灣西站 - 地鐵荃灣站	免費轉乘	直至另行通知
97	荃灣運輸大樓 - 華景山 莊	\$3.5 (來回大窩口 免費轉乘)	直至另行通知
99	荃灣運輸大樓 - 海濱花 園	\$0.4	直至另行通知
301M	荃灣海盛路 - 地鐵荃灣 站 (循環線)	\$0.3	直至另行通知
78	落馬洲公共運輸交匯 處 - 大欖隧道轉車處	\$2.5(成人)/ \$1.5 (小童/長者)	直至另行通知
77	落馬洲公共運輸交匯 處 - 天水圍	\$1.0	直至另行通知
33	元朗(泰豐街) - 下白泥	\$0.5	直至另行通知
34	元朗(泰豐街) - 流浮山	\$0.5	直至另行通知
35	元朗(泰豐街) - 沙橋尖 鼻咀	\$0.5	直至另行通知
45	屯門市中心 - 大興花園	\$0.3	直至另行通知
46	富泰邨 - 屯門市中心	\$1.0	直至另行通知

馬鐵

優惠	優惠期	適用範圍
馬鐵「全月 通」	2006年1月1日 至2006年6月底	優惠價\$200，乘客可每月無限次 任搭馬鐵及東鐵(普通等)及馬鐵 的組合車程。

馬鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
803	顯徑 - 利安	劃一減免\$1車資	直至另行通知
804	廣源 - 顯徑	劃一減免\$1車資	直至另行通知
807B	大學站 - 水浪窩 (循環 線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知

807K	大學站 - 井頭	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
808	錦英苑 - 沙田威爾斯親王醫院	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
808P	恒安邨 - 沙田威爾斯親王醫院	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
809A	沙田站(排頭街) - 沙角街 (循環線)	劃一減免\$0.5 車資	直至另行通知
809K	沙田站(排頭街) - 水泉坳街 (循環線)	劃一減免\$0.5 車資	直至另行通知
810	沙田市中心 - 馬鞍山 (雅典居) (循環線)	劃一減免\$1 車資	直至另行通知

輕鐵

優惠	優惠期	詳情
輕鐵個人八達通積分優惠	1997 年年底直至另行通知	持有個人八達通乘客可享有積分優惠，在下一程乘搭輕鐵時使用。(成人：在六天內，乘搭輕鐵票值滿三十元，可享車費折扣優惠三元。小童/長者：在六天內，乘搭輕鐵票值滿十五元，可享車費折扣優惠一元五角。學生：在四天內，乘搭輕鐵票值滿十二元，可享車費折扣優惠三元四角)。
輕鐵乘客免費轉乘優惠	2003 年 12 月 20 日直至另行通知	輕鐵乘客轉乘新界西北區內的 12 條九鐵巴士路線可享有免費接駁優惠。

當局於 4 月 27 日、5 月 19 日、5 月 22 日、6 月 2 日及 6 月 5 日，
就委員於提出的關注和問題回覆立法會秘書處的書面回應及補充資料的總覽

A) 減低車費

(i) 可否增加減價的幅度及包括輕便鐵路(輕鐵)、機場快線及羅湖服務的票價於減價方案內?

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。長途車費每程票價在 12 元或以上，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。此外，每日約有另外 116 萬人次可獲每程最少達 5% 的減幅。

減價方案不包括輕鐵、機場快線及羅湖服務的票價是有原因的。輕鐵系統長期虧蝕，需要九廣鐵路公司(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。此外，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，獲得等同大約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。在機場快線方面，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。至於羅湖服務為面，其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(現時是尖沙咀東)的東鐵服務的收費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。

現時的減價方案是經仔細與地鐵有限公司(地鐵公司)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。

(ii) 會否修訂現行九鐵公司的票價結構

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。在這個方針下，九鐵公司的票價結構將於合併日後重新訂定。

(iii) 機場快線提供予乘客的票價優惠詳情

有關地鐵公司為機場快線乘客提供的票價優惠詳情，請參考附錄 1。

B) 票價調整機制

(i) 生產力因素訂於 0.1% 的理據

由於鐵路需要大量投資，其生產力的增幅是十分有限的，特別是目前香港的情況，鐵路網絡正在擴展，而新的鐵路需要一段時間吸納足夠的乘客量使其更有效地善用新增加的載客量。假如運用專營巴士計算生產力增幅的方法（即車費收入和非車費收入與總經營成本的比例）去評估鐵路在過去相同期間的生產力增幅，則鐵路的生產力因素會是一個負數值。儘管如此，我們透過談判與地鐵公司達成協議，在票價調整機制中加入一個 0.1% 生產力因素，作為整體合併方案其中的條件。將生產力因素訂為正數值，根據票價調整機制計算未來的票價調整可緩和將來的加價或增加票價的減幅，兩者皆會令鐵路乘客受惠。與此同時，亦可鼓勵合併後的公司提高生產力。

C) 員工事宜

(i) 「前線員工」的定義及協同效益

一般而言，如何界定「前線員工」須依據該公司的實際運作情況而定。「前線員工」的定義是在地鐵及九鐵雙方經過審慎考慮，及相當長時間的討論而訂定的，所覆蓋員工的範圍亦很廣泛。鐵路公司深信這是一個清晰及恰當的定義。

兩間鐵路公司將與有關的部門經理詳細商討有關細節，包括定義的闡釋以及界定符合前線員工定義的職位，之後，兩間公司會在諮詢員工後作決定，並在適當時候知會個別員工是否屬前線員工。

至於工會關注在兩鐵合併過程中，如有前線員工被管方主動調往非前線職位，其原有前線員工的職業保障是否仍能得到延伸。兩間公司已表示將會向有關員工繼續提供與合併整合過程有關的職業保障。

為了消除某些員工對前線員工的就業保障如果有年限，前線員工在有關年限之後的安排的憂慮，合併方案中前線員工的就業保

障並沒有設定年限。

兩間公司會致力照顧全體員工的利益。他們估計由於未來業務增長，包括新鐵路通車、員工退休及自然流失，在兩鐵合併的首三年內會有 1,300 個職位空缺，足夠容納因協同效應下受影響的 650-700 個職位。因此，整體而言，在兩鐵合併之後，員工會有更多發展機會。

在協同效應下受影響的職位數目及未來職位空缺詳列如下：

受協同效應影響的職位數目

	非經理級	經理級 / 專業類別	總數
受協同效應影響的職位數目	580 – 620	70 – 80	650 – 700
佔職位數目的百分比	6%	10%	6%

未來職位空缺

	非經理級	經理級 / 專業類別	總數
鐵路網絡擴展及業務增長 ¹	>510	~ 10	> 520
退休	>350	~ 40	> 390
離職	>360	~ 30	> 390
總數	>1,220	~ 80	> 1,300

鐵路公司預計大部份員工將會在合併後繼續在目前的崗位上工作。合併後的公司將會為受影響的員工安排調配至其他的空缺職位，並充分利用每一機會，竭盡所能減低因合併對員工帶來之影響。

兩家鐵路公司在調配員工方面皆有良好的紀錄。過往幾年，他們已成功調配超過 1,000 名員工擔任其他職能的工作。合併後的公司將會為受影響的員工提供培訓及協助安排調配，亦會成立特別

¹ 因應鐵路網絡擴展及其他業務增長所產生職位空缺包括：

- 落馬洲支線
- 將軍澳南站
- 九龍南線
- 將軍澳「夢幻之城」及「都會駅」
- 於東涌站、九龍站、何東樓及烏溪沙的住宅及商場項目

小組提供支援，以協助有關員工適應新工作。

(ii) 人力資源顧問公司就兩鐵合併可帶來協同效應的範圍和幅度進行評估的報告

兩間鐵路公司表示，該研究是一項內部研究，著眼於對整體職能作高層次及概括性的評估，並無刻意訂出應對某類職位或職級作出裁減。鐵路公司表示，他們聘用了獨立顧問協助進行該項研究，而顧問提出的建議只供管理層作參考之用，因此他們不打算向員工或外界公開。

(iii) 聘用條款及薪酬福利

兩鐵合併落實時，兩間公司的員工將按照他們當時的聘任條件繼續受聘於合併後的公司。為有助地鐵公司和九鐵公司人力資源的融合，合併後的公司會統一現時兩間公司的聘任條件及薪級制度。

兩間鐵路公司已委任獨立顧問詳細研究人力資源整合的不同事宜，如公司架構、人手規劃、薪級及工資架構等。預期有關的研究將於今年年底完成。在研究進行期間，兩間公司會就影響員工的事宜諮詢員工。

有關的研究會與其他公司的聘任條件和薪級制度作適當的比較，以確保統一後的聘任條件具有競爭力。新的聘任條件將以整體模式處理的，兩間鐵路公司預期新的聘任條件會與現行地鐵及九鐵公司的聘任條件相差不大，而且具市場競爭力。他們會舉行簡報會，為員工包括評議會／諮詢委員會及工會代表介紹有關研究的方向及方法，並會仔細考慮在研究過程中所收集的員工意見。研究完成後，鐵路公司會就有關新的聘任條件諮詢員工，然後才作最後決定。

(iv) 員工甄選過程

根據合併方案時，兩間鐵路公司的全體在職員工將會受聘於合併後的公司。合併後公司的員工安排，包括地鐵和九鐵員工的甄選及委任，將透過公平和公正的程序進行。高級管理層及部門首長的甄選將在合併公司成立前進行，而其他員工之甄選及委任則在合併落實後才進行。

兩間鐵路公司將共同制訂甄選準則。而甄選準則將包括職位要求、個人表現、經驗和能力。地鐵及九鐵公司代表組成的甄選委員會將在甄選過程中作出客觀的評估。所有經理及一般員工之甄選

會在兩鐵合併後才進行，故此甄選原則、制度及程序將於稍後才設定。兩間公司會在諮詢員工後才作最後決定。

(v) 有工會代表參與的上訴機制

兩間鐵路公司已承諾建立上訴機制，處理因兩鐵合併而引起與員工有關的上訴事宜。兩間鐵路公司會參照現有的上訴安排；當中員工代表可在過程中有某程度的參與。而這些員工代表將包括兩間公司的工會代表及評議會/諮詢委員會的代表。鐵路公司會於稍後就具體安排諮詢及知會員工。

關乎員工上訴的事宜，一如現在，政府不宜直接參與。

(vi) 合約員工

以合約形式聘請員工的安排在市場上是一種普遍的做法，亦是因應公司運作上的需要才進行，因此與兩鐵合併無直接關係。鐵路公司表示，會致力照顧所有員工的利益，並承諾屬「前線員工」者，不論是按連續性僱傭條款或兩年合約的形式聘用，均獲得與兩鐵合併有關的職業保障。至於不屬「前線員工」的合約員工，當其合約到期時，合併後的公司將視乎他們的職位性質考慮予以這些合約員工其他發展機會，以保留人才。

(vi) 前九廣鐵路員工保留享有某些公務員福利的資格

目前約有五百多位前九廣鐵路員工繼續在九廣鐵路公司工作，他們是九廣鐵路在 1983 年公司化時由政府公務員轉為九鐵公司職員。當時政府曾承諾若他們持續在九鐵公司服務時，可繼續享有部份公務員的福利。政府同意如果這些員工持續在合併後的公司工作，他們享有某些公務員福利的資格在有關期間可予以繼續。

(vii) 設立一個讓政府、兩間鐵路公司與兩鐵五會之間定期溝通的機制

兩間鐵路公司多年來已建立了一套與員工評議會/諮詢委員會代表及工會溝通及諮詢的機制。過往，很多管方及員工共同關注的事項都有效地經由這些既有的溝通渠道獲得解決。我們鼓勵員工繼續透過這些渠道，保持與公司管理層直接溝通。因為始終員工的安排需要由勞資雙方商討而定的。

而在兩鐵合併事宜上，兩間鐵路公司會安排員工代表(包括評議會/諮詢委員會及工會代表)參與因討論與合併有關的員工事宜所舉行的座談，並會就影響員工的事宜先諮詢員工才作最後決定。兩間鐵路公司一直致力維持良好及和諧的勞資關係，他們表示將會

繼續秉承這個傳統。

政府亦已與工會代表見面，聆聽他們的關注。我們會保持與他們溝通。我們會依據事情的發展，決定日後的安排。

D) 合併方面財務方面的事宜

(i) 兩鐵擬議合併的架構及財務條款的各個方案所作的評核

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。

(ii) 估值的依據

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鐵公司提供的預測資料（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。

(iii) 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。

(iv) 九鐵公司在兩鐵合併後持有的餘下資產及其剩餘的價值

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，九鐵公司將予以保留。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。

(v) 個別物業發展項目的詳盡細項資料

地鐵公司將就八個物業發展用地的發展權支付 49 億 1,000 萬元。這款項是爲了取得這些用地的權益，即合併後的公司透過與合夥的物業發展商共同發展這八幅用地而預計可從中攤分的物業發展利潤。

上述物業發展用地的權益的估值，是基於這些用地的預計物業發展利潤中，合併後的公司預計可從中攤分的利潤作出的。每幅用地的物業發展利潤，是經過獨立和專業評估的市場銷售收益，減以(1)地價、(2)建築成本、(3)項目預備工程成本、(4)稅項、(5)融資成本、專業服務費用、市場推廣成本等。由於這些用地預期會於多年內發展，評估的物業發展利潤均折現至現值。此外，這些用地將會與合夥的物業發展商共同發展，因此評估所得的物業發展利潤須與這些合夥發展商攤分。

這些物業發展項目的風險，包括市場風險、地價/建築成本上漲的風險等，會由地鐵公司承擔。此外，由於這八幅用地需要多年才能完成所有發展及獲取利潤，因此對風險也有所影響。

政府對這八幅用地進行估值的主要相關資料載列於附錄 2。

(vi) 個別投資物業的詳盡細項資料

物業方案內投資物業部份的八個投資物業項目，在二零零五年十二月三十一日年終的一年所得的租金收入爲 1 億 4,260 萬元(須注意海翠廣場在二零零五年內其中九個月進行翻新工程)。有關八個投資物業項目的其他資料載列於附錄 3。

(vii) 三十三個物業項目的管理業務和權益的詳盡細項資料

除了管理(vi)項所述的八個投資物業項目外，地鐵公司會購入九鐵公司現時有關五個由第三者擁有的物業的物業管理業務，包括海翠花園、新屯門中心、恒福花園、駿景園及都會軒。在二零零五年，有關管理這五個由第三者擁有的物業所得的淨收益爲 450 萬元。地鐵公司會同時購入西鐵沿線物業的初期管理權。這些物業尚未興建，並需要多年時間才能落成。

就住宅物業而言，地鐵公司購入九鐵公司的物業管理業務，將承擔很大的續約風險。這些管理合約一般爲期一至三年，而約滿後，物業業主有絕對酌情權聘用其他公司或人士管理其物業。由於物業管理工作在約滿時不難交由第三者負責，因此並無保證地鐵公司可持續賺取未來的物業管理利潤。

(viii) 收購九鐵公司物業管理業務作為交易不可分割的一部分的理據

為了確保鐵路與物業連接和整合的好處能長遠持續下去，將九鐵公司的物業管理業務包括成為合併交易不可分割的一部分，是有必要的。如果鐵路和物業分開管理，各方確保其利益一致及以最佳情況整合兩者的動力便會減少，因而導致失去兩者連接和整合的好處。例如，車站和物業之間的重要通道(如行人天橋和隧道)可能不會獲興建，又或者即使興建了也會可能會不獲妥善管理。

由鐵路營運者管理車站上蓋或連接車站的物業的另一重要原因，是確保鐵路運作的安全和效率。如車站上蓋或連接車站的物業管理不善，或會對車站構成不良影響(例如出現滲漏或逃生通道受阻)。此外，車站及連接的物業會共用位於對方範圍內的屋宇設施或通道。該等情況便需要綜合管理的安排以確保運作順暢。

總的來說，透過購入物業管理業務，地鐵公司將能最有效地確保鐵路和物業以最佳方法管理，令兩者的使用者均能受惠。

(ix) 不透過公開招標出售九鐵公司的物業是否合乎公眾的最佳利益?

鐵路和物業的綜合發展模式一直為香港市民帶來龐大好處。根據地鐵公司提供的資料所作的有關解說載列於附錄 4。

政府相信現時建議的物業方案合乎公眾的最佳利益，因為正如我們在(viii)項的回應中指出，透過整合鐵路的興建和運作以及物業的興建和管理，技術和工程方面配合的問題可得以妥善解決。我們的建議是以市場價格標準向地鐵公司出售物業方案，而政府的專業物業估值顧問已確認物業方案的作價公平和合理。

(x) 會否考慮將九鐵公司的物業招標求售，並將收益用於補貼鐵路運作和減低票價?

由於物業方案是合併建議不可分割的一部分，我們不會考慮將九鐵公司的物業拍賣或招標。物業方案所得收益將被用作償還九鐵公司現有的財務責任及支付合併後的日常行政工作的費用。無論如何，補貼鐵路運作和票價並非政府的政策。我們同時要重申，我們的專業物業估值顧問已採用了廣為市場接受的方法為物業估值，並確認物業方案的作價公平和合理，所以根本不存在以大幅縮減的價值出售九鐵公司資產的情況。

(xi) 兩鐵合併及建議物業方案的協同效益

據地鐵公司指出，兩鐵合併的協同效益每年為 4 億 5,000 萬元，但合併後的公司需時數年才能達致這協同效益。協同效益主要

來自以下三方面:

- 轉移作業典範；
- 採購；以及
- 支援作用。

至於九鐵公司的物業方面，目前由九鐵公司同時參與鐵路興建和營運以及物業興建和管理的現有模式，已有協同效益。合併後的公司將可透過物業方案繼續享有這些協同效益。

(xii) 計算服務經營權費用金額的基準

在服務經營權安排下，地鐵公司同意一次過支付42億5,000萬元，另加每年支付固定費用7億5,000萬元，直至二零五六年止。在設定整體交易條款和結構時，主要考慮在顧及九鐵系統在五十年服務經營期內的運作成本以及維修及更新資產的需要，而估算未來九鐵系統的現金流。其他的考慮因素包括九鐵系統乘客量增減的風險、九鐵公司未來的債務責任、地鐵公司的負擔能力以及適當地平衡各有關方面利益的需要。

在分賬的機制下，合併後的公司會按九鐵系統的收入每年支付一筆非固定費用。如九鐵系統的收入較既定的起增點為佳，政府便能分享到好處。對政府來說，這樣可確保當九鐵系統的收入表現改善時，有關估值仍然公平和合理。

(xiii) 將服務經營權年期定為五十年的理據

在服務經營權安排下，合併後的公司會負責所有維修、改善和更新資產的工作和費用。這些都是長綫的資本投資，因而鐵路公司需要有足夠的時間營運去賺取回報。在五十年經營期內，公司需要達到既定的服務水平，而政府也會繼續監管其營運。因此，服務經營權為期五十年，配合合併後的公司專營期，是合適的。

如果加入定期檢討的規定，讓政府或九鐵公司有權單方面更改服務經營權的條款或年期，便會增加對合併後的公司不明朗因素，對政府或九鐵公司而言，交易條款自然會因而受到不利影響。這將對政府或九鐵公司不利。

機場快綫推廣／票價優惠安排

推廣／票價優惠	詳情	推廣期
機場員工八達通	<ul style="list-style-type: none"> 機場及亞洲國際博覽館員工，經申請特別機場快綫員工個人八達通，可享有機場快綫單程票價低至 3 折 4 的優惠。 	1998 年 12 月起
機場快綫團體套票	<ul style="list-style-type: none"> 機場快綫團體乘客可享團體套票優惠 (單程): 2 人行套票 - 往來香港、九龍或青衣至機場的票價分別為 HK\$160, HK\$140 及 HK\$90 ; 3 人行套票 - 分別為 HK\$210, HK\$190 及 HK\$125; 4 人行套票 - 分別為 HK\$250, HK\$220 及 HK\$150。 	2005 年 3 月 1 日至 2006 年 11 月 30 日
機場快綫「多乘賞」計劃 - 此計劃為經常乘搭機場快綫的乘客而設，以累積分數換取獎賞	<ul style="list-style-type: none"> 乘客須以其香港身分證及八達通卡登記參加此計劃。成功登記的參加者，每次以其已登記的八達通卡付款乘搭機場快綫可獲 1 獎分。 在指定期間累積滿 7 獎分者可換取一張免費機場快綫車票 (最多 12 張) 或 500 亞洲萬里通里數。 由 2006 年 3 月 8 日起，參加者可選擇以 7 獎分換取 3,500 港龍積分 [港龍航空 VISA 卡之積分]。 所有新參加者可獲機場快綫來回車票半價優惠券乙張。 	2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
早晨專綫服務 香港 -> 青衣／九龍	<ul style="list-style-type: none"> 乘客於星期一至六 (公眾假期除外) 早上 7 時至 10 時可以 \$20 優惠價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往香港站。 	2006 年 1 月 15 日至 2007 年 1 月 14 日

推廣／票價優惠	詳情	推廣期
地鐵股東推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵股東隨年報獲贈機場快綫 6 折 6 優惠券。優惠券適用於成人／小童／長者／學生八達通卡的乘客。 • 股東以優惠券單張上的確認號碼登記參加機場快綫「多乘賞」計劃，即可獲兩獎分。 	2006 年 4 月 18 日至 2006 年 8 月 31 日
的士接駁機場快綫優惠計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客乘坐的士到青衣或九龍站，出示當天\$60 或以上的的士收據，成人／小童／長者／學生八達通乘客可以獲半價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往機場。 • 每張的士收據最多可讓 5 位乘客享此優惠。 	2005 年 10 月 1 日至 2006 年 6 月 30 日
旅行社購票安排	<ul style="list-style-type: none"> • 市民可以於指定旅行社以優惠價格購買機場快綫車票。 	1998 年 7 月起
國泰航機上銷售推廣	<ul style="list-style-type: none"> • 所有國泰航班會預售機場快綫優惠車票。乘客可於指定的機場快綫客務中心換取正式車票登車。 	2004 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
國泰 - 飲勝推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 乘搭國泰航班的乘客憑有效的登機証或機票於抵港後 7 天內可以單程票價購買來回機場快綫車票。 	2005 年 4 月 1 日至 2007 年 4 月 15 日
亞洲萬里通會員 - 機場快綫 「2 程來回車票」優惠計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 亞洲萬里通會員可憑 5000, 4500 及 3000 里數分別換取機場快綫來回車票(香港站、九龍站及青衣站)兩張。 • 於 2005 年 2 月 1 日起，亞洲萬里通的乘客亦可藉購買機場快綫 2 程來回車票賺取 150 亞洲萬里通里數。 	2004 年 1 月 1 日起
香港旅遊發展局 - 精彩旅遊年獻禮	香港旅遊發展局的海外辦事處派發的各地獻禮手冊中提供機場快綫優惠分別為： 廸士尼綫一天乘車証\$5 折扣； 機場快綫遊客八達通\$30 (2 程) / \$20(單程) 折扣； 機場快綫來回車票\$20 (香港站) / \$20 (九龍站) / \$10 (青衣站) 折扣。	2005 年 1 月 1 日至 2006 年 10 月 15 日

物業發展

(1) 何東樓	
位置:	沙田市地段 470 號 (鄰接東鐵火炭站)
用地面積:	2.67 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,301,368 平方呎 • 商用建築樓面面積 21,528 平方呎 • 總建築樓面面積 1,322,896 平方呎 • 1,351 個單位 • 246 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	• 地價 \$13 億 9,337 萬元

(2) 烏溪沙站	
位置:	沙田市地段 530 號 (馬鞍山鐵路烏溪沙站以南)
用地面積:	3.41 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,815,349 平方呎 • 商用建築樓面面積 32,292 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 10,764 平方呎 • 總建築樓面面積 1,858,405 平方呎 • 2,528 個單位 • 362 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進行工程，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	• 地價 \$53 億 9,119 萬元

(3) 車公廟站	
位置:	未有地段號碼 (馬鞍山鐵路車公廟站以北)
用地面積:	1.81 公頃

內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 966,521 平方呎 • 商用建築樓面面積 2,077 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 7,212 平方呎 • 總建築樓面面積 975,810 平方呎 • 1,240 個單位 • 208 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$6,040 • 商用 每平方呎約 \$6,000 • 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 • 車位 每個約 \$300,000

(4) 大圍維修中心	
位置:	將稱為沙田市地段 529 號 (東鐵大圍站西南面)
用地面積:	7.06 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 3,379,411 平方呎 • 總建築樓面面積 3,379,411 平方呎 • 4,304 個單位 • 718 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，有關資料屬商業敏感資料。

(5) 大圍站	
位置:	將稱為沙田市地段 520 號 (鄰接東鐵大圍站)
用地面積:	4.85 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 2,050,327 平方呎 • 商用建築樓面面積 667,368 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 11,948 平方呎 • 總建築樓面面積 2,729,643 平方呎 • 2,900 個單位 • 713 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$6,330 • 商用 每平方呎約 \$7,200 • 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 • 車位 每個約 \$300,000

(6)及(7) 九龍南線西九龍站 C 用地及 D 用地

位置:	未有地段號碼 (i) 被佐敦道、廣東道及匯翔道圍繞；以及 (ii) 被匯翔道、廣東道及柯士甸道圍繞)
用地面積:	2.09 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,128,013 平方呎 • 商用建築樓面面積 225,603 平方呎 • 總建築樓面面積 1,353,616 平方呎 • 321 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$9,780 • 商用 每平方呎約 \$4,500 • 車位 每個約 \$450,000
註:	僅為初步發展方案

(8) 天水圍輕便鐵路

位置:	將稱為天水圍市地段 23 號 (被天榮路、天城路及天恩路圍繞)
用地面積:	1.82 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 980,073 平方呎 • 商用建築樓面面積 2,207 平方呎 • 總建築樓面面積 982,280 平方呎 • 1,600 個單位 • 267 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$3,450 • 商用 每平方呎約 \$6,000 • 車位 每個約 \$220,000

投資物業

(1) 駿景園	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 20 個住宅單位 (建築樓面面積 29,964 平方呎) • 20 個車位
(2) 駿景廣場	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 商用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 107,606 平方呎)
(3) 恆福廣場	
位置:	屯門青山公路 333 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 保留商用樓面 (建築樓面面積 34,415 平方呎) • 22 個車位
(4) 新屯門購物中心及新屯門中心	
位置:	屯門龍門路 55-65 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 保留商業用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 170,696 平方呎) • 421 個車位
(5) 海趣坊	
位置:	屯門湖翠路 168-236 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 商用樓面 (建築樓面面積 107,117 平方呎) • 32 個車位
(6) 策誠軒	
位置:	大埔大埔滘大埔公路 4105 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 252 個住宅單位 (建築樓面面積 120,600 平方呎) • 60 個車位
(7) 九廣鐵路紅磡大樓	
位置:	紅磡暢運道 8 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 7 個單位 (建築樓面面積 21,096 平方呎)

(8) 連城廣場	
位置:	沙田沙田車站圍 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none">• 七層樓面，包括零售樓層及一樓至六樓（建築樓面面積 170,431 平方呎）

鐵路和物業綜合發展模式

據地鐵公司表示，因為鐵路和物業綜合發展模式，香港一直受惠於一個世界級的都會鐵路系統。同時，政府也獲益 1,361 億元 –

	(億元)
對政府/香港的價值	
地價	758
市值 (以 29/5/2006 計算)	797
現金股息	23
初次公開發行股份所得款項	105
對政府的成本	
政府注資	(322)
創造價值	1,361