

立法會：環境運輸及工務局局長就《兩鐵合併條例草案》三讀辯論時的發言全文（只有中文）

\*\*\*\*\*

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（六月八日）在立法會會議上就《兩鐵合併條例草案》三讀辯論時的發言全文：（只有中文）

主席女士：

政府十分重視公共交通政策，在管理和發展方面都對一個城市的經濟和社會發展十分重要，鐵路是我們的主幹，是我們集體運輸一個很重要的份子。今日的討論是要將兩鐵合併，希望把鐵路運輸帶進一個里程碑，我們有一個世界水平的鐵路系統，對香港整體，不單是運輸來說，其實在金融市場來說都有影響力。

在公共交通運輸成果之下，票價會對市民造成壓力，因為有這麼高質素的服務，必定有代價。在經濟下調的日子中，市民更加感覺得到，所以在二〇〇二年開始，如何舒緩票價對市民的壓力，如何可以得到一個更好的系統，我們都經過了詳細的研究。當專家和學者做了一個顧問報告後，我們發覺合併可以有協同效益，對整體鐵路發展都有好處。

法案委員會經過了八十個小時的討論，我們合併的條例性質其實主要是技術性，但營運協議則有很多條文。在法案委員會中都有討論營運協議，議員提出了多項修訂，政府亦接納了三十多項的修訂。在這裏我要感謝法案委員會所有委員的努力，尤其感謝主席劉健儀議員和副主席譚耀宗議員，他們盡心盡力為這個法案做功夫。

在爭取權益方面，我都很明白每一個議員代表市民的訴求，要藉此機會說出市民的需要，當然其中有很多矛盾，有很多未必在兩鐵合併方案之下可以做得得到。但在政府方面來說，我們當然要以大局為重，究竟我們要在兩鐵合併之下如何達到有效經營的目的，又令市民得益，在公眾利益上可以更上一層樓？第一，我們要成立票價機制，當時提出的時候，大家對這個模式都很有保留，甚至到今天仍然有議員不明白。目前鐵路有票價自主權，在加價方面完全有自由，無論在任何情形之下都可以做，在減價的環境下是很困難，大家都享受過票價的優惠，但基本票價並沒有下調，令到市民更感受到票價的沉重壓力。

在合併有協同效益的大條件下，我們可以把票價可加可減機制加諸於營運協議之下，至於票價本身是否可以減少呢？經過長期的討論，現在大家都看到，二百八十萬人在兩鐵合併之後會得到減價的優惠。另一個經常

成爲市民詬病的問題，是轉乘時要重新入閘，有「入閘」費，這都因兩鐵合併而消除，減價幅度亦更加大。在有經濟規模及協同效益之下，這兩個問題才可以解決，而非我們可以指使兩鐵公司把基本票價調低，到底他們必須考慮營運成本、整體的公司運作及財政上的問題。

除了協同效益，兩鐵將來成爲一間名爲「港鐵」的公司後，有一個經濟規模，對它在區內甚至是世界市場上爭一杯羹有很大益處，因爲鐵路發展不單是停留在香港，我們要對外發展，香港的這個經濟模式是愈來愈明顯，無論是國內甚至是國際市場的發展，這個擴大的模式十分重要，亦有利競爭。我相信香港人對此都會普遍歡迎，可能他們並不了解，不過我希望將來可以有成績可以見到。

在合併的大前提下，我們亦對鐵路員工有保障，我在上一次已經提及，在工會聯手協調之下，大家都有一個很好的溝通機會，以致員工方面對兩鐵合併亦滿意。在此我亦感謝他們一直在這個不明朗的情況下，大家緊守崗位，保持一級的服務水平。

在這個過程中，大家提出很多方案，亦有很多支持和反對的聲音，甚至大家有一些爭拗，這些爭拗是不要緊的，這只是大家都希望爲市民爭取一些利益，這些利益究竟用甚麼方法去達到呢，或者甚麼時候、甚麼程序

和時間表是怎樣呢？有時候，最好的方法可能是通過營運協議去做，我們在修訂營運協議時已經做了，另外，亦可能用行政的方法。在討論中，我們亦有很多例子，例如我們看到過去地鐵的做法，或者九鐵的做法，都不一定需要立法。而立法在一個修正案中，有時候的確會出現矛盾，立法是一個很嚴謹的過程，不可以在立法後便立即沒法實行，政府在這方面不希望見到這個情形，亦認為不是每一件事都通過立法才是最好。我相信原則上大家並沒有分歧，但在做法上則有分歧，希望各位議員都了解，政府希望大家通力合作把合併事宜做好，令到市民可以得益。在維護公眾利益之餘，亦平衡了各方面的需要，包括地鐵公司，作為一個上市公司，亦要和小股東交代，這是無可否認的一個條件。

下一步我們會把有關的附屬法例提交立法會，立法會已經成立了「研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會」審議附屬法例，我期望在七月十一日立法會休會前可以通過附屬法例的程序，希望各方面的工作可以盡快順利進行，讓市民能盡早見到車費減價和兩鐵合併的好處。

多謝主席。

完

二〇〇七年六月八日（星期五）