

兩鐵合併

未來路向

- 政府及地鐵有限公司（地鐵公司）就兩鐵合併的架構及條件已達成共識。
- 一套公平合理的方案 ---- 這套建議為整體社會帶來好處，並已平衡各方的利益。

社會效益

- 兩鐵合併為公司增值
- 整體社會可得益
 - 香港擁有世界一流水平的鐵路營辦商
 - 增加鐵路網絡效率，減少服務重疊

兩鐵合併後減低票價

- 由合併方案公佈起的二十四個月內，鐵路票價將不會調升。
- 二百八十萬人次在合併首天即可享受票價下調。
- 取消轉乘車費，減幅由 1 元至 7 元不等；所有使用八達通繳付全費的乘客¹，每程可獲減 2 角；每程票價在 12 元或以上，可獲額外減免票價 1 元。
- 鐵路票價在 12 元或以上，保證每程的減幅最少達一成，每日約有 340,000 人次受惠。
- 鐵路票價介乎 8.5 元至 11.9 元之間，保證每程減幅最少達 5%，每日約 116 萬人次受惠。
- 長者在星期日及公眾假期使用兩鐵，每程只需優惠車費 2 元，優惠將維持一年。
- 以上減價優惠適用於地鐵(機場快線除外)、西鐵、東鐵(羅湖程除外)及馬鞍山鐵路。

落實「可加可減機制」

¹ 就個別享有特惠票價的乘客類別，如小童特惠票，因其特惠票價為成人票價之百分之五十，因此其實質減幅將因應其特惠票價享有的折扣而作相應的調整，即小童八達通票價將下調 1 角。

- 鐵路公司的票價自主權將被客觀及具透明度的票價調整機制取代。
- 將來鐵路票價將會與消費物價指數、行業工資指數及生產力因素掛鈎，可加亦可減：

$$\Delta \text{票價} = 0.5 \times \Delta \text{綜合消費物價指數} + 0.5 \times \Delta \text{行業工資指數變動} - \text{生產力因素}$$

Δ 綜合消費物價指數及 Δ 行業工資指數，是按政府統計處定期公布的綜合消費物價指數及運輸業界名義工資指數變動而定。

- 鐵路票價將會以此方程式每年評估一次。
- 生產力因素將設定於 0.1% 及在兩鐵合併後第六年生效。
- 票價調整等於或少於 1.5% 時，有關調整將延後至翌年。
- 票價調整機制可在合併後的公司或政府要求下每 5 年作出檢討。

沙田至中環線（沙中線）的轉乘安排

- 沙中線將會提供全面的綜合轉線車站方便乘客轉車。
- 在沙中線內轉乘的乘客毋須付轉乘費。

前線員工的就業保障

- 地鐵及九鐵的所有前線員工不會因為兩鐵合併而被裁減。
- 在兩鐵合併的首三年內，員工將會有更多的發展機會。屆時會有職位空缺淨增長，足夠容納因合併的協同效益下受影響的職位。

整合而方便的轉乘安排

- 兩鐵合併後首年內，位於南昌站、九龍塘站及美孚站內分隔兩鐵的閘機將被拆除，乘客轉車更為方便。

架構及主要財務交易條件

交易架構

- 九鐵公司會以「服務經營權」安排將九鐵系統的使用權交予地鐵公司營運九鐵系統。
- 服務經營權初步為期五十年。
- 地鐵公司將保持上市公司身份。地鐵公司將成為合併後新公司的法定機構。
- 合併後的公司將負責九鐵系統的日常營運及維修，並在服務經營權期間負責所有資本性營運開支。

主要財務交易條件

- 地鐵公司會付予九鐵以下費用：
 - ✧ 為服務經營權及收購九鐵公司某些短期鐵路資產(例如物料及備用品)即時支付 42 億 5 千萬元；
 - ✧ 在服務經營權期內每年支付 7 億 5 千萬元的固定費用；
 - ✧ 由第四年開始，使用服務經營權包括的資產所得各種收入的每年按比例攤分作為非固定費用，收入在 25 億元以上與 50 億元之間比率為 10%，隨後的 25 億元為 15%，超過 75 億元為 35%。
- 地鐵公司會支付 77 億 9 千萬元作為收購地產項目，包括：
 - ✧ 東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及九龍南線沿線物業的發展權；
 - ✧ 九鐵公司現時持有與東鐵及輕鐵有關的物業投資；及
 - ✧ 九鐵公司的物業管理業務。

下一步工作

- 若公眾支持有關建議，將落實兩鐵合併：
 - ✧ 立法工作：對《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》作出適當的修訂。
 - ✧ 須取得地鐵公司小股東同意合併建議。