

環境運輸及工務局局長發表《香港家書》(只有中文)

以下為環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日(五月十三日)在香港電台發表《香港家書》的全文(只有中文):

英華姊:

還記得小時候坐柴油火車去新界的情形嗎?山洞黑黝黝,伸手不見五指。自從70年代起,鐵路隨着香港的經濟發展在20年內全部更新,行車系統電氣化,覆蓋的範圍擴大,成為現時兩個龐大及成熟的鐵路網絡,服務市區及新界的市民。不過,正如你上次回港到新界遊覽時指出,現時市區與新界的距離已大大縮小,甚至不存在了。因此從交通運輸的角度來看,原本行走區域線的九廣鐵路,實在有必要與行走市區的地下鐵路作一次徹底的整合,令鐵路運輸合理化,為乘客帶來有效率的服務。

自從上任以來,兩鐵合併就是我的一個重點政策,經過兩年多的時間研究及磋商,這項計劃最近向公眾宣佈了,各方面亦有熱烈的討論。兩鐵合併是一個大勢所趨,香港地方少,人口稠密,我們必須有一個既安全、高效率、可靠和符合環保原則的鐵路運輸網絡,支持每日數百萬乘客上班、下班及出入。現時香港的鐵路已做到這一點,兩間公司都是公認為全球其中兩間最先進的鐵路公司之一。但要作進一步的發展,我們必須要打破兩鐵地域的界限,使規劃中的鐵路避免路線及客源重疊,這樣,我們的鐵路才能以最高的成本效益運作,將整合的好處及利益回饋市民。

無可厚非,市民最關心的是票價。在協同效應下,兩鐵合併令到營運上有減價空間,減價方案的目的是讓長程的乘客獲得較大的減幅,減輕他們較高的車資負擔,並鼓勵跨區就業,進一步配合政府為鼓勵就業而推行的其他措施。你提過相較外地,香港的鐵路車費短途是十分相宜,但長途則略嫌貴了一些,所以長途客的車費每程的票價減幅將會最少達一成;而中程的票價減幅亦最少達到百分之五。此外,在地鐵和九鐵鐵路網絡之間的轉乘車費將會取消,減幅由\$1至\$7不等,而使用八達通繳付全費的乘客,車費會一律減收兩毫。整個方案令每天280萬人次可以受惠,這都是非常實質及可觀的減價。

我相信在世界任何一個地方,交通票價都是一項極具爭議的課題。過去幾年經濟不景,百物通縮,但票價並無減價的機制,令市民困擾。在兩鐵合併的討論中,我是爭取到一個根據綜合物價指數及員工薪酬指數的方程式調整的票價機制,取代兩間鐵路公司目前的票價自主權。這項建議鐵路公司亦同意了,因為它們亦希望有一個既客觀,又透明度高的機制,減少爭拗。

除了票價，服務方便亦是很重要。英華姊，你上一次在九龍塘轉車時，就提出現時要出入閘及另付車費的安排很不方便及不合理。我很高興告訴你，新的轉線安排除會較便宜外，亦會為乘客帶來更大的方便。於合併的首年內，鐵路公司會將現時三個主要轉線車站，即南昌、九龍塘及美孚站內分隔兩鐵的閘機拆除，另外在將來興建的沙中線亦會提供全面的綜合轉線車站。

對香港整體來說，我們要從一個更宏觀的角度去考慮政策，合併後的公司將會成為一間規模更大的鐵路公司，在優勢互補的情況下，更有實力去爭取國內及國際市場。現時內地已制訂政策全力發展鐵路網絡，例如珠三角的城際輕鐵網、地區之間鐵路發展藍圖、跨境鐵路運輸等。從香港角度來看，我們在規劃上要與內地鐵路發展銜接，而這些計劃亦會為我們帶來業務發展的機會，正如目前地鐵已在深圳、北京參與建設一樣。我亦深信兩鐵合併打造出來的國際級鐵路公司會提昇香港在這個區域及全球的競爭力。

現時的兩鐵合併方案除了考慮到對交通運輸、對公眾帶來的好處外，亦已顧及對兩間鐵路公司現有員工的影響。政府及兩鐵都同意員工是公司寶貴的資產，兩鐵合併的方案中，已確保所有前線員工不會因兩鐵合併而被裁減，我們亦會為其它員工作出妥善及適當的安排。

整體而言，兩鐵合併是一個巨大的工程，我們為甚麼要花這麼多力氣去做這項工作呢，因為，我們看到合併在運輸發展方面能為市民帶來更高效率的服務，有協同效益，而又能在國際運輸業上更具發展潛力。但我亦明白，合併涉及多方面不同的利益，若要成功，我必須要平衡市民、兩鐵公司、員工及小股東的利益，達至一個「多贏」方案。我衷心希望我的心血得到大家的支持。英華姊，下次回港時，我再帶你遊一次「鐵路車河」，讓你領略一下香港鐵路的方便及比較一下其它地區的情況！

祝身體健康！

妹

秀冬上

二〇〇六年五月十三日