政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T) CR 10/1016/99
來函檔號 Your Ref.

電話號碼 : 3509 8186
傳真號碼 : 2868 5261

香港
中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會秘書處議會事務部
(經辦人: 鍾蕙玲女士)
(傳真 : 2978 7569)

鍾女士：

**工務小組委員會**
**2017 年 4 月 5 日會議**

**63TR－沙田至中環線－鐵路建造工程－前期工程**
**56TR － 南港島線(東段)－主要基建工程**

**補充資料**

在 2017 年 4 月 5 日工務小組委員會會議後，朱凱廸議員在同日就編號 63TR 沙田至中環線前期鐵路工程和 56TR 南港島線(東段)－主要基建工程的撥款申請另函工務小組委員會主席，表達對何文田站上蓋發展和黃竹坑車廠上蓋發展的意見，並要求政府提供補充資料。

過去立法會在不同會議上已就有關沙田至中環線(下稱「沙中線」)、觀塘線延線和南港島線(東段)的相關事宜

作詳細討論。相關鐵路工程項目的背景資料，當中包括觀塘線延線和南港島線(東段)的財務安排、沙中線項目和觀塘線延線項目在何文田站建造費用上的攤分，以及建造南港島線(東段)主要基建工程的原因簡述如下。

**觀塘線延線和南港島線(東段)的財務安排**

觀塘線延線和南港島線(東段)分別屬觀塘線和港島線的延伸，因此，按照兩鐵合併後政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在 2007 年簽訂的《營運協議》，屬於「擁有權」項目。根據「擁有權」模式，港鐵公司會負責該兩個鐵路項目的融資、設計、建造和營運，並會擁有該兩段鐵路。

由於建造鐵路的費用龐大，若單以車費及其他非車費的收益計算，觀塘線延線項目和南港島線(東段)項目在財政上並不可行，因此政府需要向港鐵公司提供資助[1]，以填補項目的資金差額。

政府是以「鐵路加物業發展」模式推展觀塘線延線項目和南港島線(東段) 項目，藉著批出物業發展權，以填補項目的資金差額，原則是批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地。就此，政府在 2011 年決定分別批出何文田車站和黃竹坑車廠的上蓋物業發展權，以分別推展觀塘線延線項目和南港島線(東段) 項目。

按「鐵路加物業發展」融資模式以拓展新鐵路項目，港鐵公司需要就有關物業發展項目向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展[2])。同時，隨著物業發展權批予鐵路公司，一切有關市場動盪及營運的風險亦

---

[1] 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1%至 3%。不足之數稱為資金差額。

[2] 評定土地補價，估值不計及鐵路發展；根據該項原則，由港鐵公司繳付政府的土地補價，金額會按「十足市值」基準評定，鐵路的存在因素不作計算考慮。

將由鐵路公司承擔，政府不需要再負責。這個模式亦具其他運作效益，例如令車站／車廠與其上蓋發展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程編排，讓多項工程可同時進行。這樣的安排既可確保鐵路工程更為順利，亦可避免與上蓋物業發展有關的工程日後需要在鐵路範圍內進行，因而影響鐵路的運作。

正如本局在 2011 年向立法會匯報觀塘線延線項目和南港島線(東段) 項目的財務安排時已說明，本局當時已審慎研究何文田站上蓋用地和黃竹坑車廠上蓋用地應如何採用「鐵路加物業發展」模式，才能確保政府向觀塘線延線和南港島線(東段)提供的資助合理，務求在不損害鐵路營運的審慎商業原則下，順利推行該兩個鐵路項目，並妥善運用公共資源。為達到這個目標，當時採取了兩項措施。第一，在研究港鐵公司發展上述用地的方式時，考慮相關規劃因素，以確保任何發展項目都與附近土地用途相協調和符合公眾期望。第二，委任協助審查項目成本和資金差額的獨立顧問，同時評估物業發展項目帶來的財務資助是否足夠填補資金差額。評估結果可作為評定政府的資助是否合理的良好基礎。

當時獨立顧問對觀塘線延線和南港島線(東段)的建造費用估算，分別為 53 億元(按 2009 年 12 月價格計算)和 124 億元(按 2009 年 12 月價格計算)，即 59 億(按付款當日價格計算)和 135 億元(按付款當日價格計算)。

鑑於批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地，我們需審慎處理。為此，本局當時除了參考獨立顧問的評估外，還委託兩間獨立測量公司為發展項目作物業估值。根據當時獨立顧問及兩間獨立測量公司提供的物業估值，以及上述分別為 53 億元(按 2009 年 12 月價格計算)和 124 億元(按 2009 年 12 月價格計算)的建造費用估算，推展觀塘線延線和南港島線(東段)的資金差額估計分別約為 33 億元和 99 億元[3]。當時經獨立顧問估算後，政府決定批出何文

[3] 有關資金差額的所有估計數字，都按 2010 年 12 月淨現值計算。

田車站和黃竹坑車廠的上蓋物業發展權，以分別填補觀塘線延線項目和南港島線(東段) 項目的資金差額。

有關上述以「鐵路加物業發展」模式推展觀塘線延線項目和南港島線(東段) 項目的財務安排，已在 2011 年 6 月 17 日的立法會鐵路事宜小組委員會特別會議上討論。委員可瀏覽立法會網頁以查閱當日討論的兩份立法會參考資料摘要。

如上文所述，港鐵公司獲批物業發展權以填補鐵路項目的資金差額後，需自行安排融資，以支付觀塘線延線及南港島線(東段)鐵路的建築成本(包括承擔鐵路工程延誤及改動所導致的額外開支) 。因此，雖然其後觀塘線延線項目和南港島線(東段)項目的建造費用分別上升至 72 億元(按付款當日價格計算)和 169 億元（按付款當日價格計算），政府亦不需負責承擔相關的額外開支。

**沙中線項目和觀塘線延線項目在何文田站建造費用上的攤分**

正如本局在 2011 年 1 月呈交工務小組委員會的討論文件(立法會文件編號 PWSC(2010-11)34)中所述，沙中線前期鐵路工程包括擴建現有的金鐘站和興建何文田站，以容納沙中線的鐵路設施。因此，何文田站是一個綜合車站，日後同時為沙中線及觀塘線延線的乘客提供服務。沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃亦根據繁忙時段在該車站的預計乘客量，以約 74：26 比例攤分何文田站的建築費用。因此，部分何文田站的額外開支已按上述比例由觀塘線延線項目分擔。

**建造南港島線(東段)主要基建工程的原因**

正如本局在 2011 年 1 月呈交工務小組委員會的討論文件(立法會文件編號 PWSC(2010-11)33)中所述，為

配合南港島線(東段)的通車，政府亦委託了港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」，包括興建及改善行人和連接設施，以方便市民往返港鐵車站，令新建鐵路能充分發揮其社會及經濟效益。雖然這些「主要基建工程」與鐵路工程同步進行，但並不屬於南港島線(東段) 項目。

就朱凱廸議員問及政府如何判斷何文田站上蓋地皮之發展收入屬觀塘線延線收入，從 2011 年有關觀塘線延線財務安排的立法會參考摘要可見，當時決定批出何文田站上蓋用地的物業發展權予港鐵公司，在財務預算上只為填補推展觀塘線延線項目的資金差額。因此，政府需要按上文所述的 74:26 比例另外承擔何文田站沙中線部分的相關費用。

至於黃竹坑站上蓋發展的利潤能否用以支付南港島線(東段)主要基建工程的費用的問題，從 2011 年有關南港島線(東段)財務安排的立法會參考摘要可見，當時決定批出黃竹坑車廠上蓋用地的物業發展權予港鐵公司，在財務預算上只為填補推展南港島線(東段)項目的資金差額。政府為了方便市民往返南港島線(東段)的車站而委託港鐵公司負責同步進行有關的「主要基建工程」，這些「主要基建工程」屬於政府工程，並不屬於南港島線(東段) 項目。因此，在財務處理上，黃竹坑站上蓋發展的利潤，與南港島線(東段)主要基建工程的費用無關。

運輸及房屋局局長

(梁世豪 代行)

副本抄送：

路政署 (經辦人: 陳派明先生) (傳真：2714 5297)

香港鐵路有限公司 (經辦人: 陳芳婷女士) (傳真：2795 9991)

2017 年 4 月 11 日