

立法會參考資料摘要

沙田至中環線的營辦機構

引言

在二零零二年六月二十五日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**把沙田至中環線的營辦權批予九廣鐵路公司(九鐵公司)。

背景和論據

競投計劃

2. 在二零零一年一月九日，行政長官會同行政會議指令，邀請九鐵公司和地鐵有限公司(地鐵公司)根據下列的主要原則，就沙田至中環線提交標書：

- (a) 為公平競爭起見，我們規定所提交的標書(“基本標書”)必須完全符合工程計劃綱要所訂明的各項規範(包括走廊定線)，然後我們根據這些“基本標書”甄選營辦機構。“基本標書”須採用會展／金鐘路線；
- (b) 我們會根據技術和財務方面的表現評審基本標書，而這兩個方面各佔同等比重；
- (c) 在地下鐵路私有化時，政府與地鐵公司訂立的《營運協議》載明，政府在批出新項目合約時，不會因持有某公司的股份或在某公司擁有的其他經濟利益而對有關公司特別對待。因此，政府的股份利益在財務評審中並未列入考慮範圍；

- (d) 中標公司所提交的“非基本標書”，如內有優化方案的建議，我們只會在選出營辦機構後才會加以評審。

收到的標書

3. 沙田至中環線由二零零一年一月十五日起招標，並在二零零一年七月二十日截標。九鐵公司提交兩份而地鐵公司則提交九份標書。我們並未收到由任何其他公司提交的標書。

4. 在兩家鐵路公司所提交的共十一份標書中，各有一份完全符合工程計劃綱要所訂明的各項規範，因此被視作“基本標書”。兩份標書均採用指定的走廊路線，由大圍經東南九龍至中環西的終點站，並在大圍和紅磡接駁九鐵網絡，以及在鑽石山、會展和金鐘接駁地鐵網絡，而且提供所指定的其他中途站。因此，我們只評審這兩份“基本標書”，以決定沙田至中環線的營辦機構。

“基本標書”

A 5. 兩份“基本標書”的路線設計載於**附件 A**。九鐵公司的“基本標書”在大圍站與馬鞍山至大圍鐵路線(馬鞍山鐵路)接軌，以提供直通服務，並讓沙田至中環線可以利用馬鞍山鐵路的設施。而且，在紅磡站更妥善地接駁東鐵和西鐵(通過日後的九龍南環線)。九鐵公司建議沙田至中環線分兩個階段通車，大圍至鑽石山段在二零零八年三月通車，其餘部分則在二零零八年十月通車。

6. 地鐵公司的“基本標書”則容許在鑽石山站和會展站關設只需橫過月台的轉車站，分別接駁觀塘線以及日後的北港島線；同時，也容許在金鐘站關設分層式的轉車站，方便地接駁荃灣線與港島線間的月台。地鐵公司建議沙田至中環線由大圍至金鐘的一段在二零零八年二月通車，而延至中環西的一段則在二零一一年十二月通車。

評審委員會

7. “基本標書”的技術和財務評審工作，由兩個不同的評審委員會獨立進行。技術評審委員會和財務評審委員會分別由運輸局和庫務局主持，並包括政府有關各局和部門的首長級代表。此外，庫務局的外聘財務顧問也在財務評審委員會中提供協助。委員會成員、財務顧問，以及其他所有有關人士均須確保沒有潛在的利益衝突，尤其是涉及地鐵有限公司的股份或類似的利益，以及確保有關的評審工作絕對保密。

標書評審

8. 總括來說，具備下列特點的標書會獲得優先考慮：
- (a) 對鄰近的鐵路線、環境、交通及現有的發展/設施造成較少影響
 - (b) 可提供較方便的轉車安排
 - (c) 車站布局較好和較容易到達
 - (d) 對限制和配合的要求有較好的解決方案
 - (e) 較少需要收地
 - (f) 較配合現有和計劃中的土地用途
 - (g) 較早完成各個鐵路段
 - (h) 車費水平較低
 - (i) 需要回報率較低，及
 - (j) 需要較少的政府資助。

兩份“基本標書”均具有很高的競爭力。有關的比較現概括如下。

技術評審

9. 一般來說，地鐵公司的“基本標書”在各轉車站能夠更妥善地接駁鐵路網。不過，與九鐵公司的“基本標書”相比，要達到有關的接駁，地鐵公司的“基本標書”須進行較複雜的修改和配合工程。兩份標書均致力在車站的分布和入口的位置方面作出安排，務求能吸納最多的乘客。至於實施時間表，這方面亦沒有很大的差別，兩份標書都預期由大圍至中環的路段可在二零零八年通車。

10. 不過，兩份標書在某些情況下還是各有優勝。地鐵公司的標書考慮到較複雜的土地狀況、現有的易受破壞構築物，以及與其他項目的配合等，並提供了更全面和穩妥的技術解決辦法。地鐵公司的“基本標書”在建造上會較多地採用鑽挖隧道的方法，因此在施工階段對環境造成的滋擾會略少。此外，地鐵公司的“基本標書”在港島區與沙田至中環線沿線各個計劃中的發展項目能夠更配合得宜。

11. 另一方面，九鐵公司的“基本標書”可通過利用現有大圍站和紅磡站的設施和空間，在建造沙田至中環線車站和進路期間，盡量減少對交通造成干擾。此外，九鐵公司的“基本標書”也比地鐵公司的“基本標書”需要較少的收地。

12. 總的來說，兩份“基本標書”在技術評審中實際沒有分別，我們認為，就整體的技術表現來說，不相伯仲。

財務評審

13. 九鐵公司的“基本標書”預算建造成本約為港幣 260 億元，而地鐵公司的則約為港幣 230 億元。九鐵公司的建造成本比地鐵公司的約高 15%，此差距與《第二次鐵路發展研究》的預測相符，主要原因是九鐵公司的路線和車站較長，以及隧道較大，另一主要原因則是地鐵公司可調配更多現有列車於沙田至中環線上運作。在營運成本方面，九鐵公司的“基本標書”所建議的亦較高，部分原因是九鐵公司的乘客量將較高，而部分原因則是地鐵公司假設通過進一步協調車站控制和列車運作，在人手方面的成本會有所節省。雖然如此，如下文第 17

段所述，政府在興建這個鐵路項目承擔的成本，主要關鍵不是項目的建造成本，而是所需的財政資助，以可總體考慮到成本和收入兩方面的因素。

14. 兩家公司都分別參考其現有的收費結構，以釐定沙田至中環線的車費水平，並大致隨着通脹而增加。九鐵公司的“基本標書”所建議的車費，尤其在長途車程上，比地鐵公司的“基本標書”為低。舉例來說，由大圍至中環區，九鐵公司的建議車費比地鐵公司的約低 15%。

15. 九鐵公司的“基本標書”所預計的邊際收入遠比地鐵公司的“基本標書”所預計的為高，這與《第二次鐵路發展研究》的預測大致相符。

16. 地鐵公司曾促請政府注意《營運協議》的規定。根據有關協議，政府承諾在日後批出鐵路項目時，會確保有公平競爭的環境。在這個前提下，經評審後，財務評審委員會確信，兩家公司在計算加權平均資金成本時，已作出合理的假設；同時，兩間公司的收益也達相若的商業水平。

17. 由於九鐵公司的邊際收入較地鐵公司的為高，並足可抵銷較高的成本，九鐵公司的“基本標書”可在沙田至中環線這單一項目上，有一個較高的回報率。因此，雖然成本略高，九鐵公司的“基本標書”並不需要任何政府資助，而地鐵公司的“基本標書”則需要政府給予三幅車站/車廠的土地的發展物業權，以提供財政資助。此外，地鐵公司亦需政府就一系列鐵路相關基建和遷置工程負擔所需費用。

18. 至於兩間公司可否僅以內部資源和舉債方式為這個項目籌措資金，我們已就一系列可能出現的不利情況進行敏感度測試，並已確定個別融資方案的可靠程度，以及個別公司具有穩健的財政狀況。

19. 總的來說，財務評審確定，兩間公司的“基本標書”是根據合理的成本預算、乘客量、收入預測和融資方案擬訂。由於九鐵公司的“基本標書”在車費水平和所需政府資助等方面表現較為理想，因此，九鐵公司的“基本標書”在整體財政表現來說，比地鐵公司的“基本標書”為佳。

整體評估

20. 由於技術和財務優勢各佔同等比重，因此在沙田至中環線的競投中，中標的標書為九鐵公司的“基本標書”。

未來路向

21. 我們會根據標書的評審結果，在今日把沙田至中環線的營辦權批予九鐵公司，並開始評估該公司所提交的“非基本標書”內優化方案的建議，和其他改善鐵路定線的方案。當中，我們會就有關地區居民的要求，研究沙田至中環線，在沿線加設車站的可行性及如何可連接黃埔地區至最近的鐵路網。此外，就北港島線和九龍南環線這兩條鐵路線與沙田至中環線的配合，我們會稍後落實有關方案。我們預期在二零零二年年底左右完成評審，以便擬定一個沙田至中環線方案，進行詳細規劃和設計。

對財政和人手的影響

22. 根據九鐵公司的標書，實施這個項目無須任何政府資助。此外，九鐵公司的標書也無須政府進行任何附帶工程。不過，為進一步加強連接鐵路車站的交通，以及延伸鐵路的載客範圍，以便為更多市民提供服務，政府有可能須斥資進行一些主要基建工程。我們會在進一步擬定方案的過程中確定有關的主要基建工程，並會以一般的途徑申請所需資源。

23. 我們致力按標書的技術和財務優勢甄選營辦機構，而不受政府在個別公司所佔股份或其他經濟利益所影響。批出營辦權予九鐵公司，對地鐵公司來說，只是其中一種公司須承擔的一般商業投資風險。在地鐵私營化公開招股書，地鐵公司亦已評估有關風險及詳列其對公司的影響。

24. 我們已為這個項目預留款項，以提供所需的額外人力資源。

對經濟的影響

25. 根據《鐵路發展策略 2000》，沙田至中環線是其中一個最急需興建的項目，也是在鐵路網擴展中的一個主要組成部分。我們需要興建這條鐵路，以配合香港日後的經濟、社會和人口發展，尤其是這條鐵路會由沙田經東南九龍直達港島的商業中心區，因此會提供快捷有效的鐵路服務，有助促進九龍城現有地區的市區重建，計劃中的東南九龍發展，以及新界東北部(包括馬鞍山)的進一步發展。而且，在沙田至中環線實施時，將在建築及相關的行業創造大約一萬二千個就業機會。

26 參與這次投標的公司都各具優勢，由於競爭激烈，政府所收到的標書比在《第二次鐵路發展研究》估計時為佳。

對環境的影響

27 我們已在整套招標書中訂明有關公司的標書須考慮環境影響，而有關環境的考慮因素，是評審標書的其中一個準則。有關標書的結論認為，雖然沙田至中環線可能會對環境造成若干影響，需在下一階段的詳細規劃中處理，但不會導致難以克服的環境問題。現時的規劃是，在可行的情況下，以隧道形式興建沙田至中環線，並以鑽挖隧道形式進行。

28 沙田至中環線是根據《環境影響評估條例》規定的指定工程項目。建造和營辦這個項目必須先取得環境許可證。在進行沙田至中環線的詳細規劃、設計和實施時，我們會選出最合適的定線，並確定其可能對環境造成的影響，然後制訂有關的緩解措施，務求完全符合《環境影響評估條例》的規定辦理。

29. 沙田至中環線會鼓勵乘客由道路交通轉向鐵路交通，這對改善環境會有所幫助。

對可持續發展的影響

30. 由於兩家鐵路公司所提交的“基本標書”均符合工程計劃綱要內訂明的走廊定線，而且技術表現相若，因此對可持續發展的影響分別不會很大，不致影響營辦機構的甄選。不過，

在着手進行設計和詳細規劃工作前，我們會先進行可持續發展方面的評估。

公眾諮詢

31. 《鐵路發展策略 2000》自二零零零年五月公布以來，曾進行廣泛的公眾諮詢。我們在擬定整套招標書和評審所考慮的因素時，已把有關意見包括在內。根據既定的招標程序，包含商業敏感資料的投標，以及有關的評審工作必須保密，不得向外界披露。

32. 黃埔、慈雲山和顯徑地區的居民都要求在其區內提供鐵路服務。在發展沙田至中環線鐵路方案時，我們會考慮在該等地區增設車站或其他連接系統，在技術和財政上是否可行。

33. 在推展沙田至中環線這個項目時，我們會遵照《環境影響評估條例》和《鐵路條例》的規定辦理，讓公眾人士行使其法定權利，就有關的環境影響評估報告和鐵路方案發表意見。除上述法定機制外，我們會在適當事宜上，安排向有關的法定和諮詢團體、地區人士或其他有關方面作進一步諮詢。

宣傳安排

34. 除發放立法會參考資料摘要外，我們會在今日稍後時間發出新聞稿，以及安排記者招待會，宣布獲批營辦權的機構。

負責人員

35. 負責人員是運輸局首席助理局長溫文隆先生(電話：2189 2187)。

運輸局

二零零二年六月二十五日

(TBCR 10/1016/99)



