

立法會參考資料摘要

地鐵竹篙灣鐵路線

工程項目協議

引言

在二零零二年七月九日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**原則上通過竹篙灣鐵路線工程項目協議(工程項目協議)草擬本，以供簽立，最終協議以簽立前對草擬本所作的必要修訂為準。

背景和論據

根據香港迪士尼工程項目總協議所訂的政府責任

2. 根據政府、華特迪士尼公司和香港國際主題公園有限公司(香港主題公園公司)^[1]在一九九九年就於大嶼山竹篙灣發展一個名為"香港迪士尼樂園"(香港迪士尼)的迪士尼品牌主題公園，以及相關和輔助基建設施而訂立的工程項目總協議(總協議)，政府會安排提供鐵路穿梭服務，來往陰澳和香港迪士尼。

^[1] 這是由政府和華特迪士尼公司共同成立的合營公司，負責興建和營運香港迪士尼樂園。政府擁有香港主題公園公司 57%的股權，而華特迪士尼公司則擁有 43%。

行政會議先前的決定

3. 一九九九年十一月十六日，行政會議得知政府承諾與一家鐵路營辦商簽訂合約提供竹篙灣鐵路線。二零零一年一月十六日，行政會議批准地鐵竹篙灣鐵路線方案；該鐵路線為單軌鐵路系統，全長約 3.5 公里，在陰澳連接現有東涌線，另一端則接連香港迪士尼的車站。

工程項目協議

4. 工程項目協議草擬本載列了如何進行竹篙灣鐵路線項目，以及政府和地鐵有限公司就鐵路線的設計、建造、運作和融資所分別承擔的責任。按付款當日價格計算，估計竹篙灣鐵路線的建設成本為 20 億元。

5. 概括來說，工程項目協議草擬本：

- (a) 確定竹篙灣鐵路線的工程範圍，有關工程範圍由地鐵有限公司與香港主題公園公司磋商後進行規劃、設計和建造，確保工程項目與香港迪士尼的整體技術和外觀設計互相配合；
- (b) 規定地鐵有限公司必須按照基線實施進度表進行工程，並按月檢討有關進度表，以確保這個項目在二零零五年七月一日的預定啟用日期之前完成和投入運作；

- (c) 規定在何種情況下，地鐵有限公司可尋求推遲預定啟用日期(即工程範圍有議定的變動，或政府未能根據工程項目協議規定履行其責任，或出現不可抗力的情況，因而導致工程有所延誤)；
- (d) 規定政府必須按照議定的時間表，完成與將會移交地鐵有限公司的土地有關的輔助公共基建工程，並把這些土地移交地鐵有限公司，以及就政府未能履行責任的情況，訂定向地鐵有限公司作出彌償的條文；
- (e) 規定運作中的鐵路所需的土地，會通過大嶼山及機場鐵路(地鐵地段 2 號)批約的補充契約，批租予地鐵有限公司；
- (f) 規定地鐵有限公司必須遵守根據《環境影響評估條例》(第 499 章)發出的環境許可證的各項規定，以及有關的環境保護法例；
- (g) 訂明政府同意豁免收取原本以股東身分可獲地鐵有限公司發給的股息 7.98 億元(按現值計算)，以彌補已知的收入不足以抵銷成本的差額；
- (h) 若香港迪士尼的正式開幕日期在二零零五年十月目標完工日期的三個月以後至 12 個月內，政府會以免收不超過每月 500 萬元的股息(按現值計算)彌補已知的收

入不足抵銷成本的差額；

- (i) 就香港迪士尼在二零零五年十月目標完工日期一年後仍未開幕的情況，訂定向地鐵有限公司作出彌償的條文；
- (j) 規定地鐵有限公司如未能如期建成竹篙灣鐵路線，唯一的法律責任是因應香港迪士尼的預期遊客人數，安排提供足夠的巴士服務；
- (k) 容許雙方如因出現不可抗力情況而未能根據工程項目協議規定履行其責任，可獲免除有關的法律責任；及
- (l) 闡明政府對為香港迪士尼提供專利巴士服務量的意向，並規定政府在提高巴士服務量之前，必須諮詢地鐵有限公司。

現把工程項目協議較重要的事項進一步闡述如下：

財務安排

6. 在獨立的基礎上，估計竹篙灣鐵路線會帶來較商業回報率低的收入(根據地鐵有限公司公開招股書內所界定，其商業回報率為地鐵有限公司的資本成本再加 1%至 3%)。為了把項目回報率提高至最低可接受的商業水平(即 11.25%)，估計政府須提供 7.98 億元(按現值計算)的資助，以彌補收入不足以抵銷成本之差額。為彌補收入不足以抵銷成本之差額，政府已同

意在未來數年豁免收取原本以股東身分可獲地鐵有限公司發給的股息 7.98 億元(按現值計算)。

竹篙灣鐵路線的落成日期

7. 我們的目標是讓香港迪士尼在二零零五年開幕。所有政府工程均以香港迪士尼在二零零五年十月完工的日子，作為目標日期，並據此制定施工計劃。為達到這個目標，以及使政府工程與竹篙灣鐵路線興建工程配合得宜，我們亦相應把竹篙灣鐵路線的竣工目標日期定為二零零五年七月。工程項目協議因此把竹篙灣鐵路線的預定啟用日期定為二零零五年七月一日。

與香港迪士尼開幕日期有關的彌償

8. 由於竹篙灣鐵路線的預定啟用日期為二零零五年七月一日，以及香港迪士尼是竹篙灣鐵路線的最主要客源，因此地鐵有限公司有理由關注香港迪士尼的實際開幕日期。為了解決地鐵有限公司的關注和避免政府承受不合理的風險，工程項目協議訂明上文第 5(g)段的財務安排有效期便可以從第四個月開始最多延長九個月（地鐵有限公司須承擔首三個月費用）。地鐵有限公司估計，如果香港迪士尼比目標完工日期延遲超過三個月開幕，每月的淨損失大約為 500 萬元(按現值計算)。換句話說，若香港迪士尼在目標完工日期後一年仍未開幕，收入不足以抵銷成本的差額便會增至 4,500 萬元(按現值計算)。我們認為，香港迪士尼於二零零六年十月之後始能完工的風險很小，而彌償損失條款只會在該日期後適用。

土地事宜

9. 在土地徵用方面，地鐵有限公司須承擔所有土地徵用和有關的費用，包括地政總署因這個項目而招致的費用。竹篙灣鐵路線運作所需的土地，會根據大嶼山及機場鐵路線批約的補充契約批予地鐵有限公司。政府會向地鐵有限公司收取象徵式地價，該公司會就有關土地每年支付相等於差餉估值的 3% 租金。從土地擁有權和保有權的角度看，補充契約基本上使竹篙灣鐵路線成為大嶼山及機場鐵路的一部分。

10. 與這個項目有關的工地，會以租約方式批予地鐵有限公司，並收取標準租金或使有關土地可供使用的成本(兩者以金額較大者為準)。至於為進行鐵路的建造工程而需徵用的土地(工地除外)，則只收取象徵式租金。

設計、建造和運作

11. 為確保竹篙灣鐵路線能配合香港迪士尼的整體技術和外觀設計，會就鐵路線的設計、建造及運作細節，充分徵詢香港主題公園公司的意見。在竹篙灣鐵路線落成後，地鐵有限公司須在直至二零五零年六月的專營期內，經營這條鐵路和維持運作。

對財政和人手的影響

12. 當局為發展竹篙灣(包括政府填海工程、基建工程和工程項目協議所訂明的委託工程)共撥款 137.4 億元(按付款當日價格計算)。這筆款項已在工務計劃項目第 5662CL、5322WF、5687CL、5697CL、5740TH 和 5779TH 號項下取得。政府各局

和部門獲撥的現有資源可以執行工程項目協議和監察竹篙灣鐵路線建造工程的工作，無須額外調配人手進行這項工程。因進行這項工程所引致的所有土地徵用和有關費用，包括但不限於地政總署的員工開支，須由地鐵有限公司承擔，並已計算在工程項目的估計費用內。為落實上文第 5(g)和(h)段所述的融資安排，政府也會放棄申索原本以股東身分可獲地鐵有限公司發給的股息最少 7.98 億元(按現值計算)。

對經濟的影響

13. 推行竹篙灣鐵路線建造工程，可以為香港迪士尼和有關設施提供直達的交通服務。這些設施將有助鞏固香港作為亞洲主要旅遊點的地位，並會在 40 年內帶來 1,480 億元的淨經濟效益(按現值計算)。鐵路方案本身也會在鐵路建造期間和投入服務後帶來就業機會。

對環境的影響

14. 當局已就擬建的香港迪士尼和有關的基礎設施，包括竹篙灣鐵路線的建造和運作，進行環境影響評估研究。該研究已於二零零零年三月完成。研究基本上指出，在建造和運作階段推行建議的緩解措施後，上述所有工程都會符合既定的環境標準和法例規定。當局也建議就竹篙灣鐵路線的建造工程進行環境監察和審核工作。

15. 上述的環境影響評估研究已在二零零零年四月十七日獲環境諮詢委員會在有條件的情況下通過，並在二零零零年四月二十八日獲環境保護署署長根據《環境影響評估條例》批

准。地鐵有限公司會遵照有關環境許可證所訂明的各項條件，建造和經營竹篙灣鐵路線。

對可持續發展的影響

16. 由於擬建的竹篙灣鐵路線規模較小，本身應對可持續發展影響不大。有關鐵路線會為往返香港迪士尼的旅客提供有利環保和方便快捷的鐵路穿梭運輸服務，從而大大促進旅遊業發展和帶來有關的就業機會。

公眾諮詢

17. 竹篙灣鐵路線方案是根據“大嶼山北岸發展可行性研究建議發展大綱圖”而擬定的，該發展大綱圖已獲規劃及土地發展委員會在二零零零年七月六日的會議上通過，並在二零零零年三月進行諮詢時，獲荃灣區議會和離島區議會普遍支持。竹篙灣鐵路線方案在二零零零年五月提交離島區議會，而有關的資料文件則在二零零零年六月提交荃灣區議會傳閱。兩個區議會對方案均沒有提出異議。

宣傳安排

18. 我們會在同日股市收市後發出新聞稿。環境運輸及工務局、財經事務及庫務局會各派一名發言人回答傳媒查詢。

負責人員

19. 負責人員為環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)趙慰芬女士。

環境運輸及工務局

二零零二年七月九日

(TB CR 3/5/511/98)